Эндель Пусэп

НА ДАЛЬНИХ ВОЗДУШНЫХ ДОРОГАХ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В воспоминаниях отважного полярного летчика повествуется о боевых буднях летчиков авиации дальнего действия в годы Великой Отечественной войны.

Автор был участником одного из первых налетов советской авиации на столицу гитлеровского райха, выполнял многие ответственные правительственные задания и за проявленное мужество удостоен звания Героя Советского Союза.

Книга предназначена для широкого круга читателей,

- Эндель Пусэп
  - Предисловие
  - На Севере
    - На острове вечной мерзлоты
    - Полет в Чокурдах
  - Военное небо
    - Первое боевое задание
    - Под Москвой
    - Самолет летает сам
    - Я получаю новый боевой самолет
    - Октябрьские праздники проходили и так…
    - Полет в Англию
  - Специальное задание
    - Снова в Англии
    - Прыжок в „страну гейзеров“
    - Последний этап полета через „большую воду“
    - У президента Рузвельта
    - Теперь в обратный путь
    - Под нами опять океан
    - Домой!
  - Эпилог
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6

Эндель Пусэп
На дальних воздушных дорогах

Предисловие

Предвоенные годы были свидетелями бурного развития отечественной науки и техники, становления и развития советской авиации и роста мастерства лётных кадров.

Весь мир рукоплескал славным перелетам экипажей Валерия Чкалова, Михаила Громова, Владимира Коккинаки и Валентины Гризодубовой. Примерами подлинного героизма явились эпопея спасения челюскинцев и организация работы первой ледовой дрейфующей станции в районе Северного полюса.

Большой вклад в развитие советской авиации внесли летчики-полярники. Воздушная экспедиция экипажей М. В. Водопьянова, В. С. Молокова, А. Д. Алексеева, И. П. Мазурука, П. Г. Головина на Северный полюс в мае 1937 года и посадка тяжелых кораблей на льдину в районе полюса открыли новую страницу в истории мировой авиации. Этот полет показал, что, имея научную базу в Арктике, можно успешно наступать на суровую полярную неизвестность. Он показал также, как богата наша страна замечательными людьми, как преданы летчики своей Отчизне и ленинской партии, которая заботливо растила могучие крылья Страны Советов. Опираясь на их опыт, у нас выросла целая плеяда отличных полярных летчиков, которых отличают выдержка и самообладание, отличное знание летных качеств машины, умение быстро ориентироваться в воздушной и ледовой обстановке и находить, порой интуитивно, единственно правильное решение.

Среди моих друзей и товарищей есть люди разных летных профессий. Но мне доставляет особенно большое удовольствие назвать в их числе Энделя Карловича Пусэпа, книгу которого я представляю читателям.

Отважный полярный летчик Э. К. Пусэп храбро сражался на фронтах Великой Отечественной войны и за героические подвиги был удостоен высшей награды Родины — ему присвоено звание Героя Советского Союза.

Разнообразной была в те годы боевая работа Энделя Карловича. Он, как и многие другие полярные летчики, ушел на фронт добровольцем. Ему, пилоту, накопившему богатый опыт длительных арктических полетов, была доверена служба в советской бомбардировочной авиации дальнего действия, наносившей удары по важнейшим военным объектам в глубоком тылу противника.

Эндель Карлович был участником одного из первых налетов советской авиации на столицу фашистского райха — Берлин. Это

боевое задание командования он выполнил отлично. Впрочем, какую бы задачу перед ним ни ставили, он всегда демонстрировал высокое мастерство, мужество и стойкость. Так было в боях с гитлеровцами под Москвой, и при испытаниях новой авиационной техники, и во время трансатлантических перелетов — в любом деле, которое поручали Э. К. Пусэпу.

Предлагаемая книга воскрешает отдельные страницы боевой биографии отважного летчика. Она, безусловно, вызовет интерес широкого круга читателей и послужит делу воспитания подрастающего поколения в духе беспредельной преданности партии, Родине, готовности отдать все силы и знания во имя светлых идеалов коммунизма.

Полковник Титов Г. С. Герой Советского Союза лётчик-космонавт СССР

На Севере

На острове вечной мерзлоты

Четыре года проработал я пилотом в Арктике. Несмотря на свою суровость, она стала мне, как и другим полярным летчикам, близкой и родной. И на пути в Москву перед моими глазами, как кадры фильма, прошли картины минувшего.

…Далеко на Севере, совсем на краю света, находится Земля Франца-Иосифа, состоящая из более чем ста восьмидесяти островов. Наверное, при сотворении мира господу богу не хватило добротного материала — архипелаг образован из мрачного базальта. А поскольку это суровое скопление каменных глыб выглядело совсем непривлекательно, бог покрыл все сверху толстым слоем льда и снега.

Самым северным островом архипелага является остров Рудольфа. Это, кстати, и самая северная точка нашей Родины. До Северного полюса отсюда лишь девятьсот километров.

Погода здесь необыкновенная. С сентября по июнь температура воздуха постоянно держится ниже нуля. Но ниже тридцати градусов температура не падает, так как недалеко от архипелага проходит теплое течение Гольфстрим. В середине июня солнце поднимается так высоко, что от его теплых лучей снег начинает таять. Тогда оживляется и южный скалистый берег острова: прилетают тысячи птиц. В июле и августе бывают даже дни, когда термометр показывает до +8 °С. Однако уже в начале сентября чувствуется ледяное дыхание приближающейся зимы.

Год на острове Рудольфа разделяется на четыре своеобразных сезона. С февраля по апрель и с августа по октябрь день и ночь чередуются почти так же, как и всюду. С мая по июль солнечный диск не опускается за линию горизонта, а с октября по февраль здесь властвует непроглядная тьма. Лишь луна, которая в течение длинной полярной ночи, беспрестанно то убавляясь, то прибавляясь, не покидает неба, немного смягчает эту мглу. В какой-то мере этому способствует и северное сияние, переливающееся всеми цветами радуги. Хуже всего то, что полярная ночь приносит с собой свирепые бури и метели.

На острове расположена самая северная полярная станция в мире из находящихся на суше. Эту станцию основали советские люди весной 1937 года как крайнюю опорную точку для экспедиции на Северный полюс. Рано утром 21 мая 1937 года с острова Рудольфа в исторический полет стартовал самолет Н-170,

командиром экипажа которого был Герой Советского Союза Михаил Васильевич Водопьянов. На борту самолета находились начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт, начальник дрейфующей станции «Северный полюс-1» Иван Дмитриевич Папанин, геофизик и астроном Евгений Константинович Федоров, гидробиолог Петр Петрович Ширшов, радист Эрнст Теодорович Кренкель. Через несколько дней за первым самолетом последовали еще три. Их пилотировали Герои Советского Союза Молоков, Алексеев и Мазурук. В те дни на острове вечной мерзлоты рождались подвиги, которые впоследствии люди назвали легендарными.

А сейчас здесь находилась обычная полярная станция, к персоналу которой присоединился экипаж большого четырехмоторного самолета, прибывший на остров со специальным заданием ранней весной.

На острове царило оживление, так как мы узнали, что через Баренцево море на север движется пароход-ледокол «Русанов». Столь волнующие события случались здесь довольно редко, так как зачастую сплошные льды закрывали доступ в проливы и заливы. Последний корабль посетил остров два года назад, в 1936 году, когда было доставлено снаряжение для папанинцев.

Мы надеялись, что «Русанов» привезет нам «настоящую» картошку, ибо сушеный вариант этого земляного клубня всём надоел. Мы с нетерпением ждали также подвоза свежих продуктов, топлива, доставки новых фильмов и почты. Каждый зимовщик мечтал получить от родных целую кипу писем и посылку.

Радисты острова не знали в эти дни ни минуты покоя. Каждый по нескольку раз в день спрашивал у них:

— Где сейчас «Русанов»?

Наконец корабль вышел из бухты Тихой острова Гукера и, дымя, направился по Британскому каналу на север.

Однако на следующий день была получена огорчившая всех радиограмма: «Русанову» пришлось прервать свой путь и укрыться от шторма…

Шторм бушевал также на острове Рудольфа и гнал скопления айсбергов, образовавшиеся к северу от бухты Теплица, в открытое море. Ослепительно белые могучие айсберги, словно линкоры, медленно и гордо двигались, гонимые ветром.

Вдруг ветер переменил направление. Все увеличиваясь, волны с глухим рокотом бились о берег. Рождались новые айсберги.

Чтобы получить представление об этом величественном и могучем явлении природы, надо знать, как возникают ледники,

покрывающие острова Арктики.

Ледник, высота которого доходит местами до двухсот метров, обычно образуется не из замерзшей воды, а из снега, находящегося под очень большим давлением. Снега в Арктике выпадает много, и он не успевает растаять в течение короткого и прохладного лета. Так каждый год образуется слой снега, пропитанного талыми водами. На протяжении десятков и сотен лет подобное наслоение достигает внушительной высоты, и верхние слои все сильнее и сильнее давят на нижние. Снег превращается в лед. Давление на нижние пласты становится таким сильным, что лед начинает снизу выталкиваться. Поскольку край ледника приходится на урез воды, лед, выжатый под сильным давлением, сползает в море. Он находится под водой до тех пор, пока со страшным грохотом не отломится от ледника под давлением воды. Поднимаясь на поверхность, новорожденный айсберг вызывает огромные волны. Беда тому, кто в эту минуту окажется поблизости! Не только для моторной лодки или катера, но даже для судна с солидным тоннажем рождение айсберга может стать роковым.

…На берегу бухты Теплица стоял коренастый широкоплечий мужчина, озабоченно оглядывая бушующую водную поверхность. Обутый в высокие смазные сапоги, одетый в брезентовый плащ, он как бы бросал вызов пронизывающему насквозь ветру. С грохотом, заглушающим даже шум бури, один за другим на поверхности моря появлялись айсберги. Но мужчину, стоявшего на берегу, это грандиозное зрелище, устроенное природой, совершенно не интересовало. Он с тревогой думал о том, что произойдет, если ветер еще раз изменит направление и начнет дуть с запада, со стороны островов Шпицберген. На западе, всего лишь в пяти-шести милях от берега, зловещей полосой белел на горизонте лед. Если ветер подует с той стороны, то вскоре пригонит ледяные торосы в бухту. Тогда кораблю сюда не пробраться, а значит, и на этот раз не удастся получить провиант, топливо и все остальное…

В то время как начальник полярной станции на острове думал эти горькие думы, на южном горизонте появилась еле заметная полоса дыма.

— Ура-а! Судно на горизонте! — раздалось за спиной начальника станции. Обернувшись, Степанов увидел, что все обитатели острова Рудольфа (их было пятнадцать человек) спешат к берегу. Первым рядом со Степановым оказался пилот Георгий Орлов. Он сразу осознал нависшую опасность.

— Всех людей надо поставить на разгрузку, иначе не успеем!

Степанов кивнул головой.

Тотчас же были сформированы две бригады: одна из работников полярной станции во главе со Степановым, другая из летчиков под руководством Орлова.

— Так, ребята! Теперь быстро поесть, а как только прибудет корабль, начнем, — скомандовал Степанов. — Восемь часов работаем, потом едим — и отдыхать. И снова на разгрузку, пока не закончим. Для переноски грузов на склад времени у нас будет достаточно-предостаточно потом. Главное — успеть доставить груз на берег.

— Не лучше ли сделать трудовой день подлиннее? — спросил коренастый бортмеханик Павел Петенин. — А то перекусишь, ляжешь и только заснешь, как уже надо вставать.

— Неплохая идея. Боюсь только, что мы не сможем работать двенадцать часов подряд, — рассуждал Степанов.

После короткого спора решили все же принять предложение Петенина.

Когда мужчины вышли из столовой, корабль был уже хорошо виден. Через полчаса под звуки глухой сирены он бросил якорь неподалеку от берега.

Все население острова выстроилось на берегу. Ветер немного стих. Но беспокойные волны по-прежнему грызли прибрежный лед, бросая в лица ожидающим острые осколки и пену.

С корабля прибыл катер. Однако понадобилось еще минут десять, чтобы найти подходящее место для причаливания.

Всеобщее внимание привлек пожилой моряк с голландской бородкой — капитан «Русанова» Артур Бурке. Его знали во всех прибрежных районах Севера, от Шпицбергена и до мыса Барроу на Аляске. Он был одним из тех немногих капитанов, которые большую часть своей жизни провели в ледяных морях Арктики.

— Привет, рудольфцы! — пророкотал Бурке. — Как дела?

— Нормально, идут помаленьку, — ответил Степанов, протягивая гостю руку. — Я думаю, сразу же и начнем?

— Чем раньше, тем лучше, — Бурке сделал выразительный жест в сторону ледяного поля на горизонте. — Начнем с провианта. Уголь и бензин оставим на завтра.

Моряки сколотили временный причал и установили его в удобном для подхода месте. Бригада Орлова начала работу первой.

Тем временем буря стихла, но море все еще не успокоилось. Однако ждать было нельзя. Одна за другой прибывали к импровизированной пристани шлюпки, загруженные мешками с картофелем, ящиками и бочками. Бригада летчиков быстро вытаскивала груз на берег и складывала в груду.

Работа спорилась. Лишь около полуночи, когда бригада

Степанова пришла сменить летчиков, люди почувствовали сильную усталость; плечи, руки, казалось, налились свинцом.

Когда бригада Орлова, хорошо отдохнув, через двенадцать часов снова появилась на берегу, обстановка заметно изменилась. Море на расстоянии нескольких десятков метров от берега походило на ледяной суп. Волнение снова усилилось. От временного причала уже ничего не осталось.

Члены бригады Степанова, по пояс в ледяной воде, вытаскивали на берег бочки с бензином. Когда появилась бригада летчиков, как раз подошла очередная шлюпка с грузом бочек. На границе льда люди выкатывали бочки прямо в воду, а оттуда при помощи багров и канатов полярники затем доставляли их на берет.

— Ну, летчики, хватит ли у вас сил? — спросил Степанов.

— Если хватило у вас, хватит и у нас, — ответил второй бортмеханик Чернышев и зашагал между льдинами ловить бочку, за ним остальные члены бригады.

— В связи с изменением обстановки придется сократить рабочее время, — сказал начальник полярной станции. — Уже за четыре часа можно основательно промокнуть.

— Действительно, больше, пожалуй, не стоит, — согласился Орлов, — иначе и простудиться недолго.

Через некоторое время произошла непредвиденная задержка: заглох мотор катера. Оставшись без дела, мы, промокшие до костей, сразу же начали замерзать. Не оставалось ничего другого, как собрать валявшиеся на берегу доски от ящиков и разжечь костер. Вскоре стало теплее, одежда немного подсохла.

Сверху, с ледника, послышался вдруг лай собак и тяжелый топот. Огромный белый медведь, преследуемый стаей собак, мчался прямо к костру. Зверь даже не обратил внимания на то, что на его пути люди. Спасаясь от собак, он в панике промчался прямо между летчиками и ринулся в воду.

Тем временем исправили мотор на катере, и он, пыхтя, направился к берегу.

— Ребята, знаете что! — озорно крикнул Орлов. — Давайте поймаем этого зверя! Догоним его на катере и набросим на него петлю. Ведь на воде он нам ничего сделать не сможет.

Началась своеобразная охота. Мы втроем — Орлов, Вертинский и я — сели на катер и помчались за белым медведем.

Вот это была охота! Каждый раз, когда мы приближались к медведю и хотели накинуть на него привязанную к багру петлю, он нырял под воду. На поверхности воды медведь появлялся на порядочном расстоянии от нас. Так прошло целых полчаса, прежде чем Вертинскому удалось накинуть на шею медведя

петлю.

Теперь мы отправились к «Русанову». Хозяин Ледовитого океана сердито рычал и фыркал, но был вынужден плыть за нами.

— Эй, капитан! — крикнул Орлов, когда мы приблизились к кораблю. — Видите, какого великолепного пассажира мы вам раздобыли! Теперь спускайте канат с лебедки!

Белому медведю такая поездка вовсе не нравилась. Каждый раз, когда петля хоть немного ослабевала, он пытался нас атаковать. Надо было быть очень бдительными.

И вот нам подали конец каната с судовой лебедки. Поймав его, мы были вынуждены остановить катер. И тогда начался переполох! Прежде чем мы успели связать наш канат с судовым канатом, белый медведь оказался на корме нашего катера. Положение создалось довольно-таки опасное — ружей у нас с собой не было!

Попавший в беду хватается за соломинку, и нам ничего не оставалось, как взобраться на корабль по спущенному оттуда штормовому трапу. С невероятной быстротой, которая сделала бы честь акробату, я взлетел на палубу. Оглянувшись, увидел, что Орлов и Вершинский уже стоят там. Когда же они успели?

Моторист катера остался один на один с белым медведем, и зверь, не мешкая, начал наступление. Трубу и штурвальный полубак, оказавшиеся на его пути, косолапый смял в одно мгновение. Обломки ему тоже, наверное, мешали, и он столкнул их за борт.

Пока медведь был занят этим, мотористу удалось схватить железный лом. Теперь он уже мог защищаться. Улучив подходящий момент, моторист ударил медведя по лбу. Рыча от боли и ярости, зверь встал на дыбы. В тот же момент раздались выстрелы… и грузное тело рухнуло на палубу. Капитан Бурке и один матрос держали лежащего зверя на прицеле. Однако выстрелы были точными — когда моторист ткнул медведя концом лома, тот не подавал уже никаких признаков жизни.

Все вздохнули с облегчением.

— Где же вы научились так ловко лазить по канату? — с улыбкой спросил меня капитан Бурке.

— Нужда научит калачи есть, — нашел я подходящий ответ.

Моряки содрали со зверя шкуру и разделали тушу. Мясо отдали коку.

Закончив свою смену, мы отправились на корабль. Пар поднимался от больших блюд с медвежатиной — на выбор: жареной и вареной. Это был замечательный пир! И шуток на наш счет было много!

…После ухода «Русанова» на берегу снова началась напряженная работа. Наконец весь груз был перенесен на склады. Начали монтаж доставленной нам электростанции.

Приближалась осень. Солнце уже не стояло днями и ночами на горизонте, а садилось за ледяные глыбы — сначала в полночь, а затем уже в более ранние часы. Установился обычный ритм чередования дня и ночи.

В одну такую ночь нас разбудил сильный лай собак.

— Что это они там опять расшумелись! — возмутился штурман Лев Рубинштейн, любивший поспать.

— Наверное, медведи бродят, — предположил я, вылезая из теплого спального мешка.

— Что, если посмотреть? — заинтересовался и Орлов. Мы быстро оделись, схватили ружья, фотоаппараты и помчались на улицу. Собаки, которых держали на полярной станции для езды в упряжках и перевозки грузов, в большом волнении прыгали и лаяли, рвались с цепи…

На западной стороне неба стояла полная луна, на востоке уже начало светать, ветер стих.

Не успели мы спустить собак с цепи, как они сразу же помчались прямо в сторону бухты Теплица.

Снег был довольно плотный, и по нему могли свободно передвигаться не только собаки, но и люди. Поэтому вместе с присоединившимся к нам Петениным мы помчались за собаками, не надев лыж. Многоголосый лай отдалился, но становился все более яростным. Пробежав километра два, мы увидели необычное зрелище: собаки образовали круг и отчаянно лаяли на кого-то, кто находился в его центре. Приблизившись, мы увидели главных виновников этой суматохи. Окруженная собаками, топталась большая белая медведица, за которую пытался спрятаться маленький, двух-трехмесячный медвежонок.

Стало уже довольно светло. Я выхватил из-за пазухи фотоаппарат. К сожалению, успел сделать лишь один снимок, когда раздался выстрел и медведица рухнула на снег.

— Надо же тебе было так поторопиться, — ругал я Петенина. — Можно было сделать еще несколько хороших снимков…

Делать было нечего. Медведица лежала на снегу, а малыш бойко стоял за себя.

— Давайте поймаем маленького и воспитаем, — предложил Степанов, только что вместе с Чернышевым прибывший к месту происшествия.

Пока Петенин ходил за сеткой и санями, мне удалось сделать еще несколько снимков. Потом мы завернули медвежонка,

который был ростом с хорошую овчарку я оказывал упорное сопротивление, в сетку и на санях повезли к нашему жилищу.

Чернышев и Петенин остались снимать шкуру с медведицы. Мы с Орловым смастерили широкий ошейник и посадили малыша на цепь, прикрепленную к большому камню недалеко от дверей.

Маша (так мы назвали медвежонка) чувствовала себя вначале довольно скверно. Особенно досаждали ей собаки, которые нахально пытались утащить принесенную для медвежонка еду. Пока Маша бранилась с одной из них, другая успевала съесть ее пищу. Нам не оставалось ничего другого, как построить Маше из досок будку, открытую только спереди.

Вскоре Маша привыкла к людям и ее можно было освободить от цепи. Большую симпатию она испытывала к тем, кто ей чаще приносил еду, особенно сгущенное молоко, ее любимое лакомство. Уже издали заметив в руках человека банку, она облизывалась и садилась. Получив первую порцию, она закрывала от наслаждения глаза и с умильным видом ожидала следующей.

Маша быстро привыкла к своему имени и сразу же прибегала на зов. Когда ее чесали за ухом, она мурлыкала от удовольствия, положив свою голову человеку на колени. Как каждый детеныш, Маша любила возиться и шалить, а особенно увлекалась борьбой. Она вставала на задние лапы, обхватывала противника за пояс и старалась повалить его. Если после долгой возни ей удавалось положить противника на лопатки, она с чрезвычайно гордым видом клала переднюю лапу побежденному на грудь и лизала своим шероховатым языком лицо и руки лежащего. Однако если побежденный оставался некоторое время неподвижным, Маша начинала скулить и пыталась «воскресить» его, тыча носом в бок или катая лапой, чтобы снова затеять борьбу.

…Прошла зима. Маша стала сильной и рослой. Соревнованиям по борьбе пришлось положить конец — Машины объятия становились опасными для наших ребер. С цепи отпускать ее уже было нельзя. Собаки держались от нее на почтительном расстоянии. Беда была тому псу, который забывал об осторожности, — с разорванным боком отлетал в снег с одного взмаха лапы.

Однажды утром, когда мы, накануне устав на расчистке снега, спали дольше обычного, нас разбудил повар Василии Иванович.

— Маша убежала! — взволнованно крикнул он с порога.

Выскочив на крыльцо в нижнем белье, мы убедились, что это действительно так. Мороз загнал нас обратно в теплую избу.

— Значит, железная цепь оказалась такой хрупкой, что Маша

смогла ее разорвать, — удивлялся Орлов, одеваясь. — Всего лишь несколько дней назад я смотрел — цепь была целой и прочной.

Тепло одевшись, мы вышли и внимательно осмотрели жилище беглянки. Мы заметили, что крайнее звено цепи сломалось в том месте, где было как бы перетерто.

— Ну да, разве вы не замечали, что Маша в последнее время часто вертела головой и шеей?! — воскликнул Орлов.

Теперь и я припомнил, что наша медведица подобно тому, как это делают медведи в зоопарке за железной решеткой, часами поворачивала голову слева направо и справа налево. Так постоянным трением ей удалось ослабить путы. Внимательно осмотрев цепь, мы заметили еще несколько слабых звеньев.

Мы спустили собак, обшарили берег и ледяные холмы — нигде никаких следов Маши. Она исчезла как в воду канула.

У меня была привычка бродить в свободное время по острову с фотоаппаратом- и ружьем. Мне было очень интересно наблюдать и фотографировать явления суровой жизни Арктики. Иногда я часами лежал на высоком берегу между каменными глыбами, рассматривая в бинокль море — необъятную ледяную пустыню. Как только после темной зимы с метелями вновь стало появляться солнце, природа начала пробуждаться ото сна. То тут, то там, у самого берега и подальше, появлялась чистая вода. На льду около таких мест, если присмотреться внимательно, можно было заметить стада тюленей, гревшихся на солнце. В стаде всегда были один-два старых зверя, которые, вытянув шеи, бдительно следили за окрестностями и при малейшей опасности поднимали тревогу.

Опасность для тюленей исходила от хозяина ледяных полей — белого медведя. Он осторожно передвигался между ледяными глыбами, время от времени принюхиваясь и внимательно прислушиваясь. Когда до добычи оставалось с полкилометра, медведь ложился на брюхо и начинал ползти. Работая всеми конечностями, как при плавании, он потихоньку продвигался вперед. Подобравшись ближе, он начинал ползти уже на трех лапах, прикрывая четвертой черный кончик носа, чтобы глазастый тюлень его не заметил. Последние и решающие метры, отделявшие его от ближайшего тюленя, медведь преодолевал резким рывком. Но не тут-то было! Тюлень грелся, как и остальные, на самом краю льда. Мгновение — и он уже скрылся вместе с другими под водой. Снова медведю пришлось залезть на ледяную глыбу и, принюхиваясь, выбрать направление новой охоты…

На этот раз я не дал этому зрелищу увлечь себя. Меня интересовала только Маша. Где же она?

Единственным темным пятном, попавшимся мне на глаза, была груда бочек на берегу. Когда-то, несколько лет назад, на остров привезли бочки с моржовым мясом на корм собакам. Из-за нехватки складских помещений эти бочки оставили на высоком берегу, примерно на расстоянии километра от лагеря, и доставляли их туда по мере надобности. Теперь я заметил вдруг, что одна бочка упала с берегового обрыва и разбилась вдребезги.

Странно! Что за сила смогла вытащить почти полутонную громадину из груды и швырнуть вниз?

Осторожно, чтобы не попасть в какую-нибудь скрытую снегом щель во льду, я спустился вниз, на морской лед. Видно было, что около бочки с мясом, разбившейся вдребезги, кто-то побывал. На твердой корке снега можно было различить лишь царапины, но вблизи бочки, на сугробах, нанесенных метелью, были четко видны медвежьи следы, между которыми кто-то, как будто палочкой, провел черту.

Ясно! Тут действовала наша Маша!

А черта на мягком снегу была следом обрывка цепи, которую волочила за собой медведица.

Дома я всем рассказал о том, что видел.

Вместе с Орловым и Чернышевым мы пошли к бочке. Теперь следы лап и цепи мы обнаружили и немного дальше, между двумя ледяными холмами, на более мягком снегу.

— Я останусь тут караулить, — сказал Чернышев, очень любивший Машу. — Она, может быть, вернется сюда, и тогда я приведу ее домой. Вечером, может быть, кто-нибудь из вас покараулит немного, пока я схожу поесть.

Чернышев терпеливо ждал Машу все послеобеденное время. Но безуспешно. Затем его сменил я и снова скользил биноклем по обледенелым окрестностям. Но обнаружить Машу не удавалось. И вдруг, совершенно неожиданно, она появилась из-за обрывистого берега, потопала к разбившейся бочке и стала пожирать замерзшее мясо.

— Маша! — радостно позвал я с берега. Зверь вздрогнул, посмотрел в мою сторону и продолжал есть.

По знакомой тропинке я снова полез вниз на лед. Но, увидев меня, Маша ничем не выразила желания продолжить нашу дружбу. Наоборот, время от времени оглядываясь на меня, она стала медленно двигаться к морю. Я ускорил шаги, побежал за ней, называя ее ласкательными именами. Впустую! Маша все прибавляла шагу и вскоре исчезла за ледяными глыбами.

Чернышев отругал меня: якобы я все испортил, Маша обязательно вернулась бы домой и дала бы поймать себя.

Кто знает…

Эта встреча с Машей оказалась последней. Больше мы ее не видели. Бескрайние ледяные и снежные поля Севера спрятали ее от нас.

Полет в Чокурдах

Стремительно приближалась арктическая осень. Пресноводные озера уже покрылись льдом. Гуси и другие водоплавающие птицы, которые еще несколько недель назад галдели здесь, на гигантских птичьих базарах, вот уже несколько дней как отправились в свой длинный путь в теплые страны и теперь были где-то в верховье Лены. А белоснежные лебеди и сейчас парили вдоль Лены, тоже направляясь на юг.

Реки и ручейки, впадающие в Лену ниже Жиганска, несли с собой серо-белые льдинки. Закоптелый буксир тащил за собой вверх по течению к Якутску длинную вереницу пустых барж. Надо было торопиться, чтобы успеть укрыться в Якутском порту до того, как Лена покроется льдом.

Жизнь на Севере замерла. Почти на шесть месяцев здесь воцарится полусон, который будет длиться до тех пор, пока вместе с восходом солнца не наступит новый полярный день, несущий немного тепла.

Ширококрылый серебристый двухмоторный гидроплан спешил за лебедями — тоже на юг. Оставив за собой сперва буксир, затем и лебединую стаю, он мчался вперед с большой скоростью, повторяя в своем движении извилины реки. Воздушная дорога, ширина которой обычно ничем не ограничена, на этот раз оказалась весьма узкой. В нескольких десятках метров под самолетом пенились волны гонимой резким осенним ветром реки; слева и справа прямо из воды поднимались крутые и высокие скалистые берега, которые немного выше самолета исчезали в черновато-серых снеговых тучах. Змеилась река, стиснутая скалами, и в этом мрачном коридоре мы должны были вести свой самолет. Тучи висели так низко, что время от времени мы мчались сквозь них.

— Эндель, спускайся еще немного ниже, — приказал командир экипажа Матвей Козлов, когда самолет чаще стал нырять в тучи.

— Легко сказать — «ниже», но откуда мне взять это «ниже», — ворчал я, скользя над волнами и снижая самолет еще на несколько метров.

Нам угрожала серьезная опасность. Внизу — бушующие волны, наверху — снеговые тучи, попав в которые самолет может за несколько минут превратиться в сосульку, а затем, потеряв

управление, рухнуть. Экипаж утешала лишь надежда на то, что в месте назначения, в Якутске, синеет ясное небо и сияет яркое солнце. Но сейчас это была только надежда.

Хотя термометр в кабине показывал пять градусов ниже нуля, мне за штурвалом было жарко, пот струился со лба. Все время приходилось быть в напряжении. Заметив, что слева сквозь серый туман к самолету несется высокий берег, я резко положил самолет на правое крыло, так что консоль чуть было не погрузилась в волну. Самолет послушно лег на новый курс. Едва я справился с этим, как новый утес, на этот раз справа, стал приближаться со страшной скоростью. Теперь я повернул штурвал так же резко влево.

Уже почти три часа продолжалась эта непрестанная борьба со скалистыми берегами и тучами. Но постепенно берега становились ниже, русло реки расширилось. Вздохнув с облегчением, я провел рукой по вспотевшему лбу.

— Слева Сангар-Хая, — объявил штурман Александр Штепенко, указывая на находящиеся на берегу угольные шахты.

Прошло еще минут десять, и наше настроение улучшилось так же быстро, как и погода.

Тучи поредели, через них то тут, то там заблестели солнечные лучи. Летчики успокоились, предвкушая отдых и горячую пищу в Якутске.

Уже показался Якутск, столица Якутской Автономной Советской Социалистической Республики. Еще несколько минут, и гидроплан заскользил по волнам перед аэропортом. От берега подошла моторная лодка и повела самолет за собой к якорной бочке. Механики поставили гидроплан на якорь.

Лодка доставила нас на берег. Едва мы успели ступить на сушу, как навстречу нам поспешил начальник аэропорта и протянул командиру радиограмму.

— Чертовски серьезное дело! — сказал Козлов озабоченно, передавая радиограмму Штепенко.

Я стоял как раз за спиной Штепенко и, заглянув через его плечо, прочитал: «В устье Индигирки пятнадцать дней лежит матрос со сломанной ногой. Медицинской помощи нет. Больного надо немедленно эвакуировать. Папанин».

Эта неожиданная для нас радиограмма пришла из Москвы, от бывшего начальника дрейфующей станции «Северный полюс-1» Ивана Дмитриевича Папанина, который теперь руководил Главным управлением Северного морского пути.

Мы не произнесли ни слова, только обменялись продолжительными взглядами. Не было сомнения, что каждый из нас понимал, насколько сложная задача стоит перед нами. В

глубокой задумчивости мы медленно поднимались по берегу.

Обед прошел в тишине. Каждый был занят своими мыслями. Только что полученное задание было очень сложным. Приближалась осень, вернее, она уже наступила, и впереди была суровая арктическая зима. Мы очень хорошо знали, что это означает. Температура понижается с каждым днем. Волны реки несут кусочки льда, и не сегодня завтра льдом покроется вся река — от берега до берега. А гидроплан — это только гидроплан: и для посадки, и для взлета ему нужна большая, свободная ото льда поверхность воды.

Стояла пасмурная погода. Время от времени шел снег. Но самым опасным как для самолета, так и для летчиков было то, что тучи несли в себе холодную сырость, которая, соприкасаясь с самолетом, может покрыть его настолько толстым слоем льда, что самолет перестанет слушаться управления. Радиоантенны также могли обледенеть. Тогда экипаж самолета совершенно лишится связи с землей. В этом случае в ходе многочасового полета можно только гадать о том, что ожидает летчика на месте посадки. Прилетев к месту назначения, вполне можно обнаружить, что или над водой туман, или бушует шторм, или вода покрыта льдом… Конечно, если в баках еще достаточно бензина, можно искать новое место посадки. А если нет?

Поразмыслив, мы вынуждены были признать, что на успех у нас только один шанс из ста.

— Ну, ребята, что вы думаете об этом? — спросил Козлов, когда экипаж уже улегся на нары.

— Ничего хорошего из этого не получится, — усомнился бортмеханик Глеб Косухин. — Становится все холодней, и нет никакой гарантии, что мы сможем завести моторы при десятиградусном морозе в непогоду.

— Мы вообще можем их не останавливать, — заметил Штепенко. — Полетим отсюда прямо в устье Индигирки. Пока мы будем искать больного, ты наполнишь баки горючим, не останавливая моторов. Заберем больного и тотчас же вылетим обратно.

— Так не пойдет, — снова вступил в разговор Козлов. — Если лететь отсюда в устье Индигирки напрямик, придется пересечь хребет Черского. Но его точная высота неизвестна до сих пор. К тому же можно не сомневаться, что сейчас он постоянно покрыт облаками. Так что можете ставить свечи за упокой своей души еще до взлета. Нам остается только один путь: снова лететь вниз по Лене, сесть в порту Тикси и оттуда напрямик — через море и Святой Нос — к устью Индигирки.

— Мне кажется, — вмешался я в спор, — что если сразу

набрать высоту, то мы отлично пролетим и над горами, и над облаками. А находясь на месте назначения, время от времени будем прогревать моторы, чтобы они не остыли, и на следующее утро отправимся в обратный путь.

— Пойми же, — разгорячился Козлов, — если нам придется ждать летной погоды в порту Тикси, то ничего страшного не случится, ведь море покрывается льдом всегда позже, чем реки. А если мы по какой-то причине задержимся на Индигирке, то придется остаться там до весны вместе с больным!

— Но матрос находится в устье Индигирки, а не в порту Тикси, — повысил голос и Штепенко. — Так что придется или полететь за ним напрямик, или сделать большой крюк, но все равно посадка будет в том же самом месте. И чем больше посадок, тем больше потребуется времени.

— Ладно! Пока все. Теперь отдыхайте. Я вас разбужу. Тогда и решим окончательно, — сказал Козлов, надел берет и вышел.

— Матвей пошел мозговать! — усмехнулся Штепенко, поворачиваясь на другой бок. Мы все заулыбались. Когда предстояло что-нибудь серьезное, Козлов обычно удалялся куда-нибудь в тихий уголок, чтобы поразмыслить в одиночестве. Наверное, так было и на этот раз.

— Кажется, — сказал Штепенко, — Козлову совсем не хочется лететь туда.

Никто ничего не ответил. Каждый был занят своими думами, но все понимали: больного надо привезти, и чем раньше, тем лучше.

— Ну хватит! Сколько вы собираетесь дрыхнуть? Бензин уже в лодке. Пойдем заправлять баки! — разбудил нас несколько часов спустя командир.

Вскоре экипаж был в работе. Косухин вместе с механиками возился у моторов, Козлов, радист Борис Ануфриев и я качали бензин, штурман Штепенко, разложив карту, прокладывал маршрут.

— Все же мы должны сделать посадку в порту Тикси, — объявил Козлов свое решение. — У нас не хватит масла, чтобы лететь прямым путем до Индигирки и обратно.

Экипаж ничего не ответил. Решение есть решение. Если командир уже принял решение, то экипажу остается выполнить его как можно лучше.

Когда пять тонн бензина перекачали в баки самолета и закончили все остальные дела, стало совсем темно.

На следующее утро с рассветом экипаж гидроплана уже запускал моторы. В это время на берегу реки появился мужчина, выглядевший довольно странно. Его сопровождали несколько

человек, нагруженных чемоданами, свертками, узлами. Владелец этих вещей сам не нес ничего, но кряхтел, пыхтел как паровоз, и пот капал с его лица на меховой воротник. Мы подумали, глядя на его снаряжение, что он собрался по крайней мере на Северный полюс. Когда он добрался до берега и снял волчью доху, то оказалось, что на нем надет еще полушубок из оленьего меха. Меховые брюки были заправлены в унты.

Приложив руку к сердцу и низко поклонившись, он представился:

— Доктор Голынский.

— Здравствуйте, доктор! — приветствовал его Козлов и, обращаясь к нам, сказал: — Доктор полетит с нами, может, матроса придется оперировать.

— Да-да! Это для меня привычное дело. В Якутске я работаю уже двадцать семь лет, — сыпал скороговоркой врач. — А скажите, очень ли страшно в воздухе? — вдруг спросил он.

— А вы что, сегодня впервые летите самолетом? — поинтересовался Штепенко.

— Да-да! Именно так. Впервые!

— Страшного ничего нет, — ободрил доктора Штепенко. — Полет можно сравнить с плаванием на корабле.

— Качки я совсем не выношу, у меня сразу же начинается морская болезнь, — грустно произнес доктор.

— С этим всегда можно справиться, — пошутил кто-то. — Как только на душе становится грустно, выпейте глоток спирту — и болезнь как рукой снимет.

— Да-да! — обрадовался хирург. — Я взял с собой целый литр.

Лодка доставила нас и хирурга с его багажом к гидроплану.

Взревели моторы. Спустя несколько минут самолет уже был в воздухе. Мы поднялись на высоту 3000 метров, оставив далеко под облаками змеящуюся Лену и ее обдуваемые вьюгами береговые скалы.

В начале девятого часа полета на горизонте показались горы, окружающие порт Тикси, и немного севернее — синевато-серое море. Еще несколько десятков минут, и гидроплан уже скользит по пенящимся волнам бухты Тикси.

Работники порта толпой собрались на набережной, с любопытством рассматривая самолет, увидеть который они надеялись только летом следующего года. Мы бросили якорь и, сигнализируя, вызвали лодку.

Солнце уже скрылось за горизонтом, но экипаж самолета получил возможность отдохнуть только после того, как нужное количество бензина и масла было заправлено в баки.

— Вчера, когда вы были на пути к Якутску, в устье Индигирки побывал один летчик, но, к сожалению, он не нашел больного, — рассказывал начальник аэропорта в столовой, где мы собрались на ужин. — Мы узнали, что матрос, которого постигла беда, был коком на «Якутии». Во время сильного шторма на складе повалились мешки, результатом чего и явился несчастный случай: у кока была сломана нога. Капитан, не придумав ничего лучшего, просто выполнил морской закон и отправил больного на берег. Три дня спустя корабль пришел сюда, а больной остался в Чокурдахе. К сожалению, медицина представлена там только акушеркой, да и та пьяница…

Да, положение было очень сложным.

Следующее утро выдалось холодным и ветреным. Мы встали с рассветом, чтобы к восходу солнца запустить моторы. Но времени для этого потребовалось гораздо больше, чем мы предполагали. Только в полдень закончились приготовления к взлету.

«Начальник небесной канцелярии» был в довольно мрачном настроении: с моря с сильным рокотом катились волны, шумно разбиваясь о берег. Тяжелые низкие тучи покрывали небо. Но ждать было нельзя.

Моторы взревели. Гидроплан помчался через пену волн в сторону моря.

Волны бились о фюзеляж набиравшего скорость гидроплана, время от времени совсем захлестывая его. Стекла покрылись льдом, сделались непрозрачными. Пришлось отодвинуть их, но холодная и соленая морская вода сразу же больно ударила нам в лицо. Скорость гидроплана возрастала, теперь он уже подпрыгивал на гребнях воли. Еще несколько секунд — и мы были в воздухе.

— Ура! — радостно крикнул Козлов. — Теперь все о'кей!

— Конец — делу венец, — ответил я с облегчением.

— Курс восемьдесят градусов! — скомандовал Штепенко.

— Есть восемьдесят градусов, — ответил я, разворачивая самолет в нужном направлении.

— Александр Павлович, рассчитай курс так, чтобы мы прошли южнее Святого Носа. Высота этого «носа» триста метров, а облака начинаются уже с пятидесяти, — предупредил Козлов штурмана.

— Будет сделано! — ответил Штепенко, склонившись над картой.

— Десять градусов вправо! — скомандовал он вскоре.

— Курс девяносто градусов, — ответил я.

— Так держать!

Сквозь тучи и снег самолет спешил на восток. Через несколько часов нижний край облаков немного поднялся, обнажив видневшуюся впереди серебристо-серую ленту Индигирки.

— Пять градусов влево! — скомандовал штурман.

— Влево нельзя, — возразил я, — там тучи до земли и страшно вьюжит.

— Но там место нашей посадки! — крикнул Штепенко.

— Попробуем, — сказал теперь Козлов. — Я наблюдаю за высотой, ты разворачивая по командам Штепенко.

Мы все трое были поглощены работой.

— Видите? — спросил после нескольких разворотов Штепенко. — Там, слева, эти черные холмы. Это и есть Чокурдах.

Слева мелькнуло и исчезло за самолетом что-то темное. Справа между берегами, покрытыми свежим снегом, текла широкая свинцово-серая река. Крутые волны с пенящимися гребнями бились о левый берег.

— Сто двадцать градусов вправо! — крикнул Козлов. Я выполнил команду.

— Идем на посадку, — снова послышался голос командира, когда самолет, заканчивая разворот, летел вдоль реки обратно. Шум моторов перешел в урчание, и через несколько мгновений гидроплан заскользил по волнам.

Расчет Козлова был настолько точен, что самолет, скользя против ветра и течения, остановился прямо напротив построек.

Это и есть Чокурдах, районный центр, — объяснял Штепенко, открывая люк для спуска якоря.

— Отдать якорь! — скомандовал Козлов.

— Есть отдать якорь! — ответил Штепенко. Якорь исчез в волнах.

— Выключить моторы! — прозвучала новая команда. Моторы утихли, винты сделали еще пару оборотов и послушно остановились.

От берега отчалила лодка и направилась к нам.

— Как чувствует себя пациент? — нетерпеливо крикнул доктор, когда гребцы оказались в пределах слышимости.

— Плохо, очень плохо, — ответил сидевший у руля мужчина с черной бородой. — Хуже некуда. Если бы вы прибыли завтра, то, наверное, было бы уже поздно…

Мы вместе с доктором спустились в лодку.

На берегу виднелось с десяток низких землянок и одно бревенчатое строение без крыши. Когда мы добрались до этого единственного строения, в его дверях появилась довольно пышная женщина. Волосы ее свисали в беспорядке, и лицо было

заспанным, будто она только что встала с постели.

— Наш «врач», — представил ее бородач.

— Как дела у пациента? — Спросил доктор женщину знакомой нам скороговоркой.

— Он уже не жилец на этом свете, — протянула женщина. — Рана открытая, гноится и воняет так, что подойти нельзя.

Мы Открыли дверь. И действительно, уже в передней в нос ударила острая вонь. А когда врач, входя в комнату больного, открыл дверь, оттуда пошла такая вонища, что Мы поневоле зажали носы и вслед за бородачом скрылись в другой комнате. Через некоторое время туда пришли и акушерка с доктором. Доктор Голынский был красен от гнева.

— Вы уже не девчонка и должны бы знать такие элементарные вещи! — кричал он сердито. — В постели грязнее; чем в свинарнике…

Голынский нагнулся к чемодану и достал оттуда разные блестящие инструменты.

— Возьмите это и прокипятите на кухне! Тщательно! Женщина вышла.

— Ну и человек! — пожаловался доктор. — Уже неделю никто не осматривал рану. Повязки грязнее портянок. Больной требует, чтобы мы везли его в Москву и там лечили. Я объяснил ему, что к тому времени, когда он доберется до Москвы, необходимость в лечении отпадет. Явные признаки гангрены. Надежда сохранить жизнь остается только в том случае, если ногу немедленно ампутировать… Когда я ему разъяснил ситуацию, лицо парня помрачнело и он обещал подумать об этом.

— Инструменты готовы, — сообщила женщина, появляясь в дверях.

— Хорошо! Теперь возьмите эфир и приготовьте наркоз.

Они ушли. Вскоре доктор Голынский вернулся.

— Больной дал согласие. Ампутирую ногу, и завтра можно возвратиться.

Козлов сразу же занялся подготовкой к полету.

— Если мы будем прогревать моторы через каждые два часа, — обратился он к механику, — то тогда можно не бояться, что они остынут. Обратный полет совершим по тому же маршруту. Черт знает какова высота этих гор.

— По-моему, нам нет никакой необходимости устраивать цирк в порту Тикси, мне и сегодняшнего достаточно, — сказал Штепенко, по-видимому вспомнив старт. — Несколько лет назад мы с пилотом Фабианом Фарихом перелетели через эти же горы. Самые высокие вершины достигали примерно четырех тысяч метров. Я полагаю, что они за это время выросли не намного.

Козлов готовился уже резко ответить, когда дверь распахнулась и разъяренный доктор ворвался в комнату.

— Такого свинства я еще не видал! Подумайте только, весь мой эфир! Весь, до последней капли! — в отчаянии кричал доктор. — Я беру на кухне инструменты и иду к больному» полагая, что он уже в глубоком сне. Вхожу и вижу, что матрос бодрствует! Она сама вынюхала эфир, пьяная вдрызг! Проклятая наркоманка! Теперь мы должны везти пациента в Якутск. Но он не выдержит дороги…

— Товарищ Голынский А если мы вам ломожем? — предложил Штепенко. — Поскольку больной может умереть в пути, ногу ему надо обязательно здесь отрезать.

Доктор недоверчиво посмотрел на, штурмана.

— Да-да, другого выхода нет, — сказал он, подумав немного. — Постараемся сделать. Терять все равно нечего, а если операция удастся, спасем парню жизнь. — И уже бодрее добавил: — Пойдемте на кухню, я объясню вам, как эти инструменты называются. Кто-то должен мне их подавать во время операции.

Вскоре выяснилось, что названия настолько непривычны для уха летчика, что Штепенко, выразивший желание ассистировать, никак не мог их запомнить. Тогда условились называть их так, как они выглядят. Итак: пила, нож, ножницы, щипцы, крючок и так далее. Просто и ясно.

Через некоторое время все знали свои роли. Операция началась. Доктор дал пациенту стакан коньяку, и пятеро сильных мужчин обступили больного. В течение всей Операции матрос орал и так метался от боли, что мужчинам пришлось приложить немало сил, чтобы удержать его на месте. Наконец голос пациента превратился в стонущий хрип, он обессилел и потерял сознание. Тогда доктор сделал ему какой-то укол.

Всю ночь хирург дежурил у постели больного. Утром, когда самолет был готов к взлету, мы осторожно отнесли больного в лодку, переправили его в самолет и уложили там на надувной матрас.

Еще предыдущим вечером командир после продолжительного спора решил лететь в Якутск напрямик через хребет Черского.

Погода со вчерашнего дня почти не изменилась. Низкие тучи покрывали небо, падали редкие снежинки. Гидроплан пробороздил реку и плавно поднялся в воздух. Описав полукруг, он на прощание покачал крыльями над поселком. Вскоре мы были в облаках.

В течение часа весь экипаж усердно трудился, чтобы не сбиться с курса в облаках и снежной буре. На радость нам, погода постепенно прояснилась. Мало-помалу тучи поредели, кое-где

можно было видеть голубые пятна ясного неба. Еще минут десять — и от туч остались лишь единичные комочки тумана, но вскоре и они рассеялись в солнечных лучах. Внизу был виден покрытый снегом и льдом горный хребет. Яркие солнечные лучи отражались от белоснежных склонов, и это вынудило нас надеть темные защитные очки. Вершины горного хребта были настолько острыми, что казалось, будто кто-то повернул огромные пилы зазубринами к небу. Куда ни кинь взгляд — ни куста, ни дерева, ни птицы, ни зверя. Только скалы и лед.

Самолет постепенно набирал высоту. Высотомер показывал уже 3000 метров. Но встающие слева и справа вершины казались все-таки выше.

Настроение «начальника небесной канцелярии» опять испортилось. На горизонте появились мчащиеся с большой скоростью навстречу нам стаи облаков. Мы надеялись перелететь через них, но на этот раз моторы оказались не в силах поднять самолет так высоко.

Вдруг самолет вздрогнул, где-то сзади раздался грохот.

— Что случилось? — спросил Козлов у бортмеханика. Тот пришел в кабину летчиков и, ухмыляясь, объяснил:

— Доктор, наверное, сильно заложил, чтобы не ощущать морской болезни. Во всяком случае, он уже ничего не понимает, только мычит что-то про себя.

— А что за грохот там был? — спросил Козлов.

— С доктором случилась маленькая неприятность. Надувной матрас, на котором он спал, по мере уменьшения наружного давления стал вздуваться и наконец сделался совсем круглым. Доктор просто скатился с него на пол.

— А больной? Он ведь лежит на таком же матрасе!

— С больным все в порядке. Я пару раз выпустил из его матраса воздух.

— Ты мог сделать то же самое и для доктора, — пожурил бортмеханика командир.

— Доктор велел не мешать ему. Он сказал, что так намного удобнее.

Облака все приближались. Теперь нас окружал серый туман. Снова начался так называемый «слепой» полет, когда пилот вынужден ориентироваться по показателям целого ряда приборов. Теперь ему надо внимательно наблюдать за стрелками указателя скорости, высотомера и компаса. Для облегчения труда летчика самолет снабжен «искусственным горизонтом», воспроизводящим положение самолета в воздушном пространстве.

Мы находились уже на высоте 4800 метров. Самолет поднялся почти на предельную для него высоту. Становилось все

холодней. Снаружи было 36 градусов ниже нуля. Консоли крыла самолета покрылись льдом.

— Маслопровод левого мотора замерз, — доложил бортмеханик. — Если мотор быстро не выключить, он сгорит.

— Штепенко! Где мы сейчас летим? — спросил Козлов.

— Скоро пересечем торный хребет.

— Что значит «скоро»? Скажи точно! — приказал Козлов.

— Точно я скажу через пять минут, — ответил Штепенко.

— Можно еще немного подождать? — спросил Козлов у бортмеханика.

— Всего несколько минут!

— Через двенадцать минут можно идти на снижение, — доложил Штепенко. — Мы тогда будем над долиной Томмота.

Каждая минута казалась теперь вечностью.

— Температура головок цилиндра левого мотора двести тридцать градусов, — озабоченно доложил Косухин.

В тревожном ожидании прошло еще две минуты.

— Температура поднялась до двухсот сорока градусов, — снова прозвучал предостерегающий голос бортмеханика.

— Двести пятьдесят…

— Двести шестьдесят… Больше оттягивать нельзя, начнется пожар! — С этими словами Косухин выключил левый мотор.

В тот же миг мы с Козловым нажали изо всех сил на правую педаль и прибавили газ единственному работающему мотору. До установленного срока оставалось еще три минуты. Обстановка была более чем серьезной. Внизу, скрытые облаками, нас подстерегали скалы. Все. зависело теперь только от точности расчетов штурмана. Если штурман ошибется хотя бы на одну минуту, то на участке снижения самолета вместо долины может оказаться вершина хребта…

Наконец эти мучительные двенадцать минут окончились. Я уменьшил понемногу тягу работающего мотора, и самолет стал снижаться. 4500… 4000… Две пары глаз, напрягаясь, старались разглядеть что-нибудь впереди, в сером тумане… Напрасно. От усталости глаза вскоре стали слезиться. Ничего не было видно — одни только мутные облака.

3500… 3000… Чем ниже опускался самолет, мчащийся со скоростью двести километров в час, тем реальнее становилась опасность столкнуться со скалами. Нервы у всех были напряжены.

2500… 2300… 2000… Все еще облака да облака.

— Через пять минут будем над рекой Алдан, — спокойно произнес Штепенко, пролезая в узкий проход, разделяющий Козлова и меня. — Все точно. Я дважды проверил свои расчеты.

1800… 1500… 1300… Лед на консолях стал таять. 1000…

800… 700 метров. Наше внимание не ослабевало. Хотя мы уже около получаса удалялись от горного хребта, но и тут могла оказаться какая-нибудь вершина высотой до тысячи метров.

600… 500… Внизу промелькнула какая-то темная точка.

400… 300… В самолете раздался такой громкий радостный крик, что даже доктор проснулся и испуганно вскочил на ноги.

Облачный покров кончился, под нами спокойно катила свои волны река Алдан. Сияло солнце, было тепло. Сердца всех наполнило чувство счастья.

Закончился девятый час полета. Еще полчаса — и гидроплан качался на водах реки Лены у Якутска.

Когда моторная лодка отбуксировала самолет к берегу, больного осторожно положили на носилки и доставили на сушу.

Прощаясь, доктор пригласил летчиков на завтра к себе на обед, сказав, что хозяйка приготовит настоящие сибирские пельмени. Затем он сел в прибывшую одноколку и уехал со своим объемистым грузом.

Мы не забыли любезного приглашения доктора. Обед на следующий день затянулся надолго, перешел затем в ужин и длился почти до полуночи.

Спустя несколько месяцев, когда наступили зимние холода, я опять попал в Якутск. На сей раз это был обыкновенный рейсовый полет с пассажирами и почтой. Поскольку погода не позволила продолжить полет в тот же день, волей-неволей пришлось сделать остановку. Во время вынужденного ожидания я решил навестить доктора Голынского.

Несмотря на довольно ранний час, солнце уже село. Мороз обжигал нос и щеки.

Вскоре я добрался до рубленного в сибирском стиле знакомого дома, оконные косяки и крыльцо которого были украшены кружевной резьбой.

Дверь открылась, когда я еще счищал снег со своих меховых унтов.

— Входите, входите! — раздался из темной передней знакомый голос.

— Здравствуйте, доктор! Простите, что я пришел без приглашения и беспокою вас, — извинился я, переступая порог.

— Ну о чем вы говорите! Ведь мы же с вами недавно так восхитительно раскачивались в небесах. Разве можно это когда-нибудь забыть!

С этими словами доктор помог мне снять верхнюю одежду и повесил ее на вешалку. Мы отправились в его кабинет.

— Как дела у вашего пациента? — поинтересовался я сразу же, едва мы сели.

Хорошо, очень хорошо! — ответил доктор знакомой мае скороговоркой. — Парень уже на ногах и учится снова ходить. Да-да! Бывает в жизни… Сильная воля и упорство творят чудеса! — оживленно говорил доктор.

Немного успокоившись, он переменил тему разговора.

— Когда вы осенью снова улетели отсюда, мысли о Чокурдахе не давали мне покоя. Врача же там не было. Как так можно! — Доктор Голынский возмущенно покачал головой. — Стал я понемногу налаживать дела, и сейчас в Чокурдахе неплохой врач. Мой ученик, местный житель, якут. В нем я так же уверен, как в самом себе.

На столе появился самовар. — Теперь немного согреемся, — сказал доктор по-свойски. — Или, — подмигнул он лукаво, — может быть, желаете чего-нибудь покрепче?

— И речи быть не может, — покачал я головой. — Завтра предстоит серьезный полет, а вы, как врач, не разрешили бы этого перед полетом…

— Верно, верно! — развел он руками. — Тогда давайте нажмем на чаек!

Военное небо

Первое боевое задание

В Москву мы прибыли уже к вечеру второго дня войны.

На следующий день я с нетерпением ждал телефонного звонка от Михаила Васильевича Водопьянова. Больно было смотреть на красные от слез глаза жены и дочери, но это было ничто по сравнению с морем слез, разлившимся там, где враг уже топтал нашу землю.

Телефон зазвонил после полуночи.

— Все в порядке! — сообщил Водопьянов. — Я получил согласие на перевод в авиацию действующей армии. Завтра перегонишь гидроплан на Иваньковское водохранилище, а когда вернешься, все вместе поедем на авиационный завод. Только постарайся управиться побыстрей.

Итак, вопрос был решен!

Следующий день принес с собой много хлопот. Из самолета надо было выгрузить все арктическое снаряжение и вернуть его на склады. Самолет находился на Химкинском водохранилище, а склады — совсем в другом конце города. Пока мы раздобыли транспорт и покончили со всякими формальностями, прошел целый день. Только под вечер мы смогли подняться в воздух. Меньше чем через час сели в Иванькове. Но вернуться обратно оказалось далеко не простым делом. «Подбросить» нас в Москву обещали на следующее утро. К счастью, это сделали довольно рано — уже на рассвете мы мчались на грузовике к столице. По краям дороги блестела на кустах и траве роса. Когда машина на минуту остановилась, мы услыхали переливчатые трели соловьев. С сожалением думал я в тот момент, что еще несколько дней назад я бы с величайшим удовольствием слушал концерт этих маленьких виртуозов нения, но сегодня все заслонила жестокая война. Теперь смысл жизни каждого советского человека заключался в одном: выстоять, отбросить врага, уничтожить его!

К нашей большой радости, всех нас, полярных летчиков, назначили в один полк, входивший в состав дивизии, командиром которой стал Михаил Васильевич Водопьянов, а начальником штаба — бывший начальник Управления полярной авиации Северного морского пути Марк Иванович Шевелев — так же, как и Водопьянов, Герой Советского Союза. Командиром полка был назначен Викторин Иванович Лебедев.

И еще один приятный сюрприз ждал нас: на авиационном

заводе нам сказали, что мы получим новые самолеты, значительно превышающие по своим качествам прежние. Раньше таких самолетов мы и не видели. Могучие четырехмоторные тяжелые бомбардировщики ТБ-7 (ПЕ-8), сконструированные В. М. Петляковым, выстроились в ряд на аэродроме завода. Сотни инженеров и механиков, летчиков и оружейных мастеров трудились дни и ночи напролет, чтобы привести их в боевую готовность. Счет рабочим часам уже не велся; тяжелые испытания, выпавшие на долю нашей Родины, требовали мобилизации всех сил.

Пока боевые самолеты приводились в порядок, мы изучали их летно-технические данные и вооружение, бортстрелки тренировались в стрельбе. Каждый самолет мог поднять не менее десятка бомб и доставить их за тысячи километров в глубокий тыл врага. Самолеты были хорошо вооружены для отражения атак истребителей противника: во все стороны угрожающе торчали дула скорострельных пушек и пулеметов.

Сводки последних известий, регулярно передававшиеся по радио, не приносили ничего отрадного: несметные фашистские полчища все глубже и глубже вторгались в западные республики нашей Родины… Наше беспокойство и нетерпение возрастало; когда же мы наконец сможем вступить в бой?!

Прошел июль. Только в первые дни августа командир нашей 81-й авиационной дивизии Водопьянов смог доложить командованию, что наша дивизия готова к ведению боевых действий.

Ранним утром 8 августа полк тяжелых бомбардировщиков поднялся в воздух с аэродрома завода и взял курс на аэродром Пушкино под Ленинградом.

Там мы узнали, что в, предыдущую ночь столицу Германии Берлин бомбили летчики авиационного полка полковника Е. Н. Преображенского, базировавшегося на аэродром Когула (остров Сарема). Пять Героев Советского Союза — Е. Н. Преображенский, П. И. Хохлов, В. А. Гречишников, М. Н. Плотник и А. Я. Ефремов — оказались первыми в берлинском небе и заставили содрогнуться цитадель нацизма. Я был рад, что среди этих отважных летчиков был и Андрей Ефремов, мой бывший ученик.

Когда-то Геринг хвастливо заявлял, что на территорию Германии не упадет ни одна_ вражеская бомба. Геббельс, в свою очередь, кичился тем, что Берлин якобы совершенно недоступен для авиации противника. Но советские летчики доказали всему миру несостоятельность геббельсовской пропаганды!

И теперь наступил наш черед проучить обнаглевшего врага.

Все были заняты последними приготовлениями: заправкой

горючего, погрузкой бомб и других боеприпасов. Летчики и штурманы сидели над картами — надо было найти маршрут как можно короче и безопаснее, сделать соответствующие расчеты. Выбор маршрута был непростым делом: почти все побережье Балтийского моря, а также Белоруссия и часть территории Украины были захвачены врагом. Поставленная перед нами задача была достаточно сложной.

К вечеру 9 августа 1941 года мы были готовы к взлету. Прибыл командующий ВВС генерал-лейтенант авиации П. Ф. Жигарев. Вскоре в розоватое вечернее небо устремилась сигнальная ракета.

Первым поднялся в воздух наш самолет, где летел и командир дивизии комбриг М. В. Водопьянов. За нашим самолетом последовали и остальные. Курс — на запад.

Полет проходил спокойно. Солнце уже село, но на высоте еще было светло.

— Справа звено истребителей! — послышался вдруг взволнованный голос Секунова.

— Это же свои, И-16, — успокоил Штепенко. Однако эти «свои» не хотели признать «своими» нас.

Из-под их крыльев забили огненные струи, и в нашу сторону полетели трассирующие пули, которые подожгли один из наших самолетов.

— Огонь! — скомандовал Водопьянов. Заговорили наши пушки и пулеметы. Самолет затрясся от выстрелов. Нападавшие истребители повернули назад, но горящий бомбардировщик начал падать, сопровождаемый черным хвостом дыма. Остальные самолеты продолжали лететь назначенным курсом и скоро потеряли его из виду.

— Ну и сволочи! — скрипнув зубами, проговорил Водопьянов. — Будьте бдительны, истребители могут снова появиться!

Настроение у нас было прескверное. Неужели на наших самолетах были вражеские летчики? Мы же ясно видели красные звезды на хвостах и крыльях истребителей!

Но дело обстояло совершенно иначе… Это были все же свои И-16, однако никто не удосужился предупредить летчиков о нашем полете. Они даже понятия не имели о существовании таких воздушных гигантов, как наши самолеты…

Много лет спустя я встретил одного из этих летчиков. Мы вспомнили это грустное событие и пожали друг другу руки…

В тот раз был сбит наш совершенно новый боевой самолет. Два летчика погибли, а семь получили ранения. Погиб наш товарищ по работе в Арктике и хороший друг Борис Ануфриев,

первоклассный радист, вместе с которым мы много раз бороздили воздушный океан над безбрежными ледяными полями северных морей.

Следуя намеченным курсом, мы пересекли в районе Айнажи береговую линию и теперь летели над морем. Там было безопаснее: не угрожали вражеские прожектора и зенитки. Скрытые во тьме ночи, мы мчались над Балтийским морем на юго-запад, к Берлину.

Где-то далеко в стороне метались по небу тучи прожекторов противовоздушной обороны Кенигсберга, Данцига.

Мы уже повернули на юг и миновали Штеттин (Щецин), когда бортинженер доложил, что в правом крайнем моторе по неизвестным причинам давление масла упало до нуля и возникла опасность взрыва от перегрева.

— Выключить мотор! — подал я команду.

— Повернем обратно? — спросил Водопьянов.

— Только вперед, до Берлина! — поспешил ответить штурман Штепенко. — Ведь до цели осталось не более получаса полета.

— Хорошо! — согласился командир дивизии. Теперь работали только три мотора. Поскольку запас горючего уменьшился уже на несколько тонн и самолет стал легче, мы не теряли высоты. Но теперь самолет стало сильно тянуть в сторону, так как на одной стороне работали два мотора, а на другой — один. Пришлось обеими ногами изо всех сил нажимать на левую педаль, чтобы выдерживать нужный курс.

— Тяжеловато? — спросил Водопьянов и добавил, не ожидая ответа: — Я помогу!

Стало значительно легче: двое — это не один.

— Ложимся на боевой курс! — доложил через некоторое время штурман и дал новое направление.

Затаив дыхание, мы ждали момента, когда вниз полетят бомбы… Ведь это был наш первый боевой полет!

Берлин — под нами. Город был нагло, вызывающе освещен. Столица государства опьяневших от военных успехов нацистов не могла поверить, что советская авиация повторит налет…

И вот со свистом тяжелые бомбы полетели вниз… Один за другим запылали в городе исполинские огненные цветы. Освещение моментально было выключено. Но мы продолжали выполнение нашего первого боевого задания. Только тогда, когда мы легли на обратный курс, связки лучей прожекторов начали ощупывать небо и зенитные пушки нервно залаяли, вспарывая ночное небо рыжеватыми взрывами снарядов.

Учитывая повреждение одного из моторов, командир дивизии решил лететь обратно не кружным путем, через море, а взять

прямой курс на свой аэродром. На подступах к Кенигсбергу нас встретил бешеный огонь зениток. Вокруг самолета рвались сотни снарядов, вспышки превратили ночную мглу в день. Едкий запах дыма проник в кабину.

Вдруг самолет вздрогнул.

— В одном из баков течь! — доложил бортинженер.

— Все моторы переключить на этот бак! — приказал комбриг тотчас же, чтобы выжать из бака все горючее. Однако пробоина в баке оказалась «смертельной». Вскоре перебои в ритмичном шуме моторов дали знать о том, что горючее в баке кончилось, и пришлось переключиться на другие баки.

Положение становилось весьма серьезным. Горючего оставалось теперь совсем мало. Как ни старайся, а до своего аэродрома не дотянуть!

Небо на востоке светлело. Внизу лежала израненная войной земля, скрытая от нас густыми серыми облаками-. По расчетам штурмана мы находились уже над Эстонией.

Нервы у всех были крайне напряжены, но нас не покидала надежда, что топлива все-таки хватит… Но нет! Последние литры горючего кончились где-то над Раннапунгеря или Иыхви. Шум моторов умолк, а затем остановились винты. Самолет стал снижаться.

3000… 2500… 2000… 1000 метров. Мы уже вошли в густой туман облаков.

800… 500… 300… Внизу, куда ни глянь, всюду тянулись трясины, и мрачная топь… Неужели погибнем в здешних болотах?

И вдруг прямо перед нами зазеленел лесок! Именно там, только там надо постараться приземлиться! Там твердая земля. В болоте же тяжелый самолет мог утонуть прежде, чем удалось бы выбраться из него…

— Посажу сам, — сказал Водопьянов.

Гибкие верхушки деревьев хлестнули по самолету. Как раненый зверь, помчалась беспомощная машина в чащу. Разрушились стабилизаторы, кусок за куском разваливались мощные крылья… И наконец, подмяв под себя вековые сосны, самолет, покачиваясь, опустился на землю.

Тишина. Только страшный гул в ушах. Затем взрыв ликования — никто из нас не получил серьезных повреждений! (Правда, потом я несколько дней мог есть только жидкую пищу, так как моя челюсть никак не хотела двигаться. Но это был пустяк.)

Да, но где мы все-таки находимся?

Немного подальше, на границе лесочка и трясины, к небу

тянулась триангуляционная вышка. Радист Вася Богданов залез на нее и осмотрел окрестности.

— Сплошь топь и трясина. Только на севере видно несколько хуторов. Один из них, кстати, горит, — сообщил он, спустившись.

В этот момент что-то просвистело у нас над головой. Мы прислушались. Свист повторился. В отдалении, на севере и на юге, слышалось что-то вроде раскатов грома.

— Артиллерия! — сказал Штепенко. — Бьет куда-то дальше…

Гуськом мы двигались на север. Экипаж уже давно не отдыхал. Но никто из нас не чувствовал ни усталости, ни голода. Вскоре мы уже брели по трясине. Сначала вода была по колено, затем по пояс, местами даже по грудь. А когда дно стало исчезать из-под ног, мы были вынуждены «дать обратный ход» и искать новую тропу. Через некоторое время почувствовали, что идти становится с каждым шагом все труднее, тело наливается свинцовой тяжестью,

А над головой все еще свистели снаряды. Мы поняли, что попали на ничейную землю. Наша армия обороняла дорогу, ведущую в Нарву, а с юга, с северного берега Чудского озера, наступал противник. Только около полудня мы выбрались из болота. Вскоре увидели коров, теленка и овец. Сторожевая собака, заметив нас, бросилась в нашу сторону с отчаянным лаем. Белобрысый пастушок из-за куста испуганно разглядывал странных гостей.

Я замыкал шествие и, добравшись до летчиков, окруживших мальчика, услышал, как они оживленно расспрашивали пастушка. Однако он только отрицательно качал головой: «Эй саа ару».

— Ну, а по-эстонски, парень, понимаешь? — спросил я на его родном языке.

Мальчик посмотрел на меня и облегченно вздохнул, а затем так обстоятельно доложил нам обстановку, что даже начальник разведывательного отдела крупного штаба но сделал бы это лучше.

Следуя указаниям, полученным от мальчика, мы направились по кратчайшему пути на станцию Ору. Там располагались части 8-й армии. Нас встретили прямо-таки по-королевски и хорошо угостили, были и довольно крепкие напитки.

И тогда усталость свалила нас. Станционный зал ожидания показался нам лучшей спальней в мире, а разостланная на полу солома была мягче любой перины. Не успели мы прилечь у стены на солому, как погрузились в глубокий сон, а когда проснулись, солнце уже клонилось к закату. Мы протерли глаза и испугались: вокруг нас на соломе блестели осколки стекла… Не уцелело ни одно окно…

Оказалось, что нашему богатырскому сну не помешала даже бомбежка, предпринятая гитлеровцами… Одна из бомб упала па газон перед станцией. Взрывной волной и разбило окна. Другая бомба не разорвалась. Она задела рельс, изогнула его, повалила телефонный столб и скатилась в кювет у железнодорожного полотна… Мы видели ее: она лежала там, черная, дышащая смертью.

Водопьянов пошел в штаб. Вернувшись, он сказал, что прежде всего надо пойти к самолету и… взорвать моторы. Поздно вечером нам предстояло отправиться в Пушкино…

К месту падения самолета добрались значительно быстрее: большую часть дороги мы проехали на машине. Пешком пришлось идти только километра два.

С тяжелым сердцем снимали мы вооружение. Но еще труднее было заложить взрывчатку в моторы…

Прощай, боевой товарищ!

…Клубок дыма бежал по запальному шнуру к самолету, и это болью отзывалось в наших сердцах. Мужчины, преодолевавшие в суровых условиях Севера сверхчеловеческие трудности, закаленные, огрубевшие, отвернулись в эту минуту и провели рукой по глазам.

Грохот… Через наши головы со свистом летят обломки металла, куски обшивки самолета… Скорбящие сосны роняют свои ветви и иглы.

— Все, — сказал Водопьянов удрученно. — Пошли, ребята…

Вечером к станции Ору подкатили два броневичка и легковая машина.

— Залезайте, ребята, — показал на них Водопьянов.

— А вы? — спросил Штепенко.

— Я поеду здесь, — ответил он, облокотись на крыло «эмки». — Там внутри для меня места мало.

Мы с большим трудом влезли в броневики. Боевой самолет тоже не бальный зал, но эта наземная боевая машина показалась нам просто жестянкой из-под килек!

Иыхви мы проехали еще на заре. Кругом гнетущая тишина, на улицах ни одной живой души, никакого движения. Витрины магазинов скрыты ставнями. Редко в каком-нибудь окне мелькало чье-то испуганное лицо… Щемящее чувство горечи не покидало нас до Нарвы. Темнело. Облака закрывали небо. Моросил монотонный, грустный мелкий дождь…

На улицах древней Нарвы наше настроение немного улучшилось. В городе чувствовалась жизнь. Время от времени мимо нас проезжали грузовики. Недалеко от моста между

крепостями Германа и Ивангорода стояли орудия, артиллеристы были готовы к бою. Это было приятно. Мы подумали о том, что группа армий «Север» под командованием фельдмаршала Лееба — ударный кулак гитлеровской армии, — безостановочно пронесшаяся через многие страны Европы, сейчас безуспешно пыталась прорваться к Нарве, к Ленинграду. А каких-нибудь десять часов назад далеко в тылу этих гитлеровских полчищ мы заставили содрогнуться столицу фашистского райха — Берлин. Вдруг раздалась команда:

— Закрыть люки!

Мы и так стояли плотно прижавшись друг к другу, а теперь нам стало совсем тесно. Через несколько секунд о броню забарабанили пули. Они били как раз в правый борт бронеавтомобиля, к которому я был прижат. Я отчаянно старался отодвинуться подальше от стальной стенки, но теснота не позволяла мне сделать это.

— Поливают из автоматов, — процедил водитель сквозь зубы. — Наверное, парашютисты…

Пулевой дождь кончился так же неожиданно, как и начался. Однако происшествие подействовало на нас хуже, чем арктическая пурга.

На свой аэродром мы возвратились только рано утром. Ничего отрадного нас не ждало. Самолеты некоторых экипажей сильно пострадали: мрачно зияли громадные дыры в несущих плоскостях и фюзеляжах. Несколько экипажей не вернулось. Были раненые и убитые…

Много неприятностей доставили нам установленные на самолетах моторы АМ-40. Конструкция этого дизельного двигателя в то время была далеко не совершенной. Он отказывал в самые неподходящие моменты.

При взлете самолета заместителя командира нашего полка подполковника Егорова остановились сразу оба правых мотора. На двух оставшихся моторах опытный летчик дотянул на загруженном до отказа гиганте через холмы, канавы и леса до места, пригодного для посадки. Можно представить, что пережили в течение этих минут сам Егоров, борттехник Сугробов и их товарищи… Ведь при посадке самолет плюхнулся на поляну, имея на борту тонны взрывчатки, которая могла взорваться от сотрясения.

Подполковнику Егорову и другим членам экипажа пришлось провести несколько недель в госпитале, чтобы поправить здоровье.

На самолетах майора Курбана и майора Угрюмова в воздухе несколько раз останавливался то один, то другой мотор. Чтобы

завести их снова, каждый раз приходилось снижаться на несколько тысяч метров, потому что на большой высоте завести мотор было невозможно… В конце концов Угрюмов приземлился километрах в десяти западнее города Пушкин, так как кончилось горючее. К счастью, недалеко от места вынужденной посадки находился склад горючего машинно-тракторной станции. Два дня летчики носили керосин ведрами, ибо весь транспорт МТС был уже эвакуирован на восток. Самолет Угрюмова возвратился на свой аэродром только на следующий день.

Самолет старшего лейтенанта Панфилова, возвращаясь на базу после выполнения задания, сильно отклонился влево от маршрута и был сбит над финским побережьем. После вынужденной посадки экипаж занял круговую оборону и сражался до последнего патрона… В живых остался только тяжело раненный радист, который после выздоровления почти четыре года проработал батраком у одного финского кулака. Только после окончания войны он вернулся домой, и тогда мы узнали о мужестве этого экипажа и о причинах его гибели.

Таковы были итоги нашего первого боевого вылета. И когда на следующий день мы прочли в газетах, что за отвагу и. мужество нас наградили орденами, это не вызвало обычной радости: слишком тяжелой была потеря друзей.

Под Москвой

Так мы остались без машины. И это, вероятно, на длительное время. На заводе, где строили самолеты типа ПЕ-8, выпускали и другой тип самолетов конструктора В. М. Петлякова — ПЕ-2. Это был современный двухмоторный пикирующий бомбардировщик. В нем фронт нуждался гораздо острее, чем в могучих четырехмоторных гигантах.

Моя челюсть, помятая во время вынужденной посадки, уже не беспокоила меня. Больше огорчало то обстоятельство, что не было даже надежды получить новый самолет в ближайшем будущем. Дни проходили томительно однообразно, а гром войны с каждым днем все приближался.

Совинформбюро передавало несколько раз. в день последние известия с фронта. Сердце тревожно билось каждый раз, когда диктор называл новые направления боёв: юхновское, клинское или нарофоминское. Противник рвался к Москве с севера, запада и юга.

Это было тяжелое, критическое время. А я был вынужден бездействовать. С завистью наблюдал я, как механики и мотористы вместе с оружейниками готовили самолеты к

очередному вылету и подвешивали под крылья или закладывали в люки 250- и 500-килограммовые бомбы. Иногда они хлопотали и вокруг настоящих махин — бомб весом в одну и две тонны.

Солнечным сентябрьским утром Саша Штепенко неожиданно сообщил мне, что сегодня бомбовый удар по противнику будет нанесен в дневное время! Это была ошеломляющая новость. Хотя у меня не было ни малейшей надежды принять участие в этой операции, я все же пошел вместе с другими в штаб.

Ожидая начальника штаба, собравшиеся пилоты о штурманы оживление обсуждали предстоящий налет. Ведь до сих пор все боевые налеты совершались в ночное время. Поэтому сегодняшнее задание взволновало всех.

Точно в назначенное время в штабе появились командир полка Лебедев, начальник штаба Иващенко и, ко всеобщему удивлению, командир дивизии Водопьянов. Оживление заметно усилилось: обычно боевую задачу ставил начальник штаба полка вместе с офицерами штаба, которые, каждый соответственно своей специальности, давали указания командирам экипажей и штурманам. А теперь пришел сам командир дивизии!

Все встали.

— Садитесь, — сделал знак рукой Водопьянов. Все уселись в ожидании.

— Четвертая танковая группа гитлеровцев прорвала нашу оборону и ночью захватила Калугу. Основываясь на данных разведки, можно предположить, что противник там немного переведет дух и запасется горючим, чтобы затем двинуться на Москву.

После короткой паузы Водопьянов продолжал:

— Наша задача: нанести массированный бомбовый удар по вражеским танкам, сосредоточенным на площадях и улицах Калуги. Бомбы 500-, 250- и 100-килограммовые — на каждый самолёт по меньшей мере четыре тонны. Быть готовыми к вылету через два часа. Сигнал для запуска моторов: две следующие одна за другой зеленые ракеты. Вопросы есть?

Вопросов не было, все было ясно.

— Тогда все, — закончил командир дивизии. — Приступайте к выполнению.

Все поднялись, с шумом отодвигая стулья.

— Эндель! — вдруг позвал меня Водопьянов. — Наш Петро заболел, место второго пилота свободно.

Повторять это не надо было! Значит, и мне после долгого перерыва удастся все же снова подышать кислородом!

Я бросился в спальню, быстро схватил в охапку меховую летную одежду и обувь, планшет с картами и побежал со всех ног

к самолету. Я спешил так, как будто существовала реальная опасность, что кто-то займет мое место.

Наземная обслуживающая команда под руководством бортмеханика заканчивала заправку самолета горючим.

— Ребята! — выпалил я задыхаясь. — Через два часа, нет, через час и сорок пять минут самолет должен быть готов к вылету!

Бортмеханику не нужно было долго объяснять. Он, наверное, догадался, что я лечу вместо Петра Мосалева, которого врачи в этот день освободили от полетов.

К нам уже подбежал оружейник полка и приказал поместить в люки двенадцать 250-килограммовых фугасок, а под крылья — две пятисотки.

Бомбы-громадины лежали тут же, в лесу, недалеко от самолета. Оставалось только подкатить их по одной к самолету, поднять при помощи вмонтированной в бомболюк лебедки и с величайшей осторожностью привинтить к каждой бомбе взрыватель.

Пока мы занимались этими делами, прибыл Штепенко и по карте познакомил меня с маршрутом полета. Поскольку расстояние от нашего аэродрома до Калуги было совсем небольшим, я не стал наносить маршрут на свою карту и ограничился лишь заметками о курсах и времени полета.

Время, отведенное на подготовку, кончилось. К нам, поднимая облака пыли, уже мчалась «эмка» Водопьянова.

В тот самый момент, когда командир дивизии выскочил из машины, в воздухе одна за другой повисли две зеленые ракеты.

Вслед за бортмехаником я быстро забрался по двухметровой алюминиевой лестнице на место, предназначенное для второго пилота. Раз, два, три — и ремни лежащего на сиденье парашюта закреплены. Раздался шум моторов, фюзеляж самолета задрожал.

В квадрате нижнего люка появилась знакомая широкоплечая фигура Михаила Васильевича. Наш бывший полярный командир о чем-то разговаривал со Штепенко.

— Ну, Эндель, как настроение? — спросил он, располагаясь передо мной в командирском кресле.

— Пока ничего не могу сказать, — уклонился я от прямого ответа, — раньше я днем не бомбил.

И действительно, мы сильно волновались. Летать под прикрытием темноты гораздо безопаснее и надежнее, чем в солнечном небе, где ты на виду у врага. Ведь совершенно ясно: если человеку угрожает реальная опасность, он не останется равнодушным к ней. Можно говорить сколько угодно о смелости и бесстрашии, но инстинкт самосохранения, чувство страха в

момент опасности все же присущи каждому человеку! Смелость сама по себе — это вовсе не отрицание опасности. Смелость — это и есть умение сделать все от тебя зависящее, чтобы выполнить любое, даже самое опасное, задание. Смелость как раз в том и заключается, что человек, собравшись, находит в себе силы подавить чувство страха и мобилизовать все свои способности, чтобы найти оптимальный вариант выполнения задания.

Понятно, что нервная система летчика, находящегося в воздухе, напряжена гораздо сильнее, чем, например, нервная система шофера, сидящего за рулем машины на земле. И это связано не только с инстинктом самосохранения, хотя и этот компонент важен, как и все прочие. Нервную систему летчика, как и представителей многих других профессий, держит под напряжением тот факт, что необходимо распределять свое внимание одновременно между многочисленными делами пропорционально их важности. Во время полета приходится наблюдать за положением самолета и корректировать его: необходимо следить, чтобы самолет не опускал и не задирал нос; контролировать скорость, высоту; постоянно наблюдать за происходящим вокруг (кстати, воздушные дороги могут оказаться тесными — и самолеты столкнутся), а в военное время своевременно заметить приближение противника. От этого зависит судьба самолета и всего экипажа. В больших самолетах надо еще следить за деятельностью экипажа, проверять, все ли бодрствуют, так как из-за недостатка кислорода сон овладевает человеком довольно легко.

Вдобавок ко всему при дневном полете необходимо постоянно искать и иметь в виду такие места (конечно, на своей территории), где можно было бы приземлиться в случае отказа моторов.

Сложным и напряженным труд летчика является еще и потому, что эти дела — и все в целом, и каждое в отдельности — являются чрезвычайно важными. Если одно из них не будет сделано своевременно, результаты окажутся довольно грустными, иногда даже роковыми. Но что бы ни произошло, главная цель решений и действий летчика заключается в том, чтобы сделать все возможное для выполнения задания и сохранения жизни экипажа.

Все это заставляет нервы (особенно при неблагоприятных погодных условиях) сильно напрягаться, и так продолжается часами, до того самого момента, когда колеса самолета снова коснутся взлетно-посадочной полосы родного аэродрома.

Теперь же нам пришлось столкнуться с совершенно новой обстановкой: мы уже освоились с выполнением ночных бомбежек,

но днем… Никто понятия не имел, сколько истребителей противник бросит в воздух или насколько сильным будет огонь зенитной артиллерии врага. Во всяком случае, мне казалось, что на этот раз мы* получим настоящее боевое крещение…

Когда самолет уже взлетел и медленно набирал высоту, Водопьянов сказал:

— Придется совершить несколько кругов над аэродромом, иначе до нужной высоты над целью нам не подняться.

После первого круга я попытался разглядеть внизу, на аэродроме, остальные стартующие самолеты, но увидел лишь один, который тоже уже успел взлететь.

— Михаил Васильевич! — крикнул я в микрофон. — Другие сильно опаздывают со взлетом!

— Не опаздывают, — ответил Водопьянов спокойно, — сейчас в Калугу идут два самолета, остальные отправятся выполнять свое задание ночью. Еще ведь неизвестно, что получится из нашего налета.

Вот, значит, как обстояли дела! Молодец у нас командир дивизии, на первую попытку идет сам, не рискует людьми. Это еще раз подтвердило мое предположение, что бомбежка в дневное время — далеко не детская забава.

Мы взяли курс на Калугу. Под нами, на расстоянии более шести тысяч метров, лежала родная земля.

— Пилоты, не достаточно ли уже высоты? — спросил Штепенко. Несмотря на опасность попасть под огонь зенитных пулеметов и артиллерии, он все же предпочитал бомбить с минимальной высоты.

— Поднимемся еще немного, — сказал Водопьянов, — «базар» ты, надеюсь, найдешь и с большей высоты.

— Холодно стало, — схитрил Штепенко. — Термометр показывает уже тридцать градусов мороза.

— Ничего, — улыбнулся Водопьянов, — мороз как раз кстати, тогда над городом не слишком вспотеешь… Там нас встретят теплей, чем надо.

В отдалении на горизонте можно было заметить светлую извивающуюся ленту — Оку. Приблизившись, мы увидели прямые полосы железных дорог и вьющиеся змейками шоссейные дороги, которые сбегались к реке в отчетливо теперь видный лабиринт улиц. Город Калуга, место назначения.

Бросив взгляд на часы, я увидел, что мы находимся в воздухе немногим более часа. Началось!

— Внизу слева пара истребителей! — предупредил хвостовой стрелок.

— Не упускайте их из виду! — скомандовал Водопьянов. —

Когда приблизятся, открывайте огонь!

Немецкие истребители были на три-четыре тысячи метров ниже нас и только набирали высоту. Но что-то их как будто испугало, они совершили крутой разворот и исчезли.

— Ушли. На запад, — доложил стрелок.

— Тем лучше, — обрадовался Штепенко. — Не хватало еще драться с ними над целью… Пилоты, — продолжал он, — на боевой курс заходим с юга. Возьмите на десять градусов левее!

Картина боя днем значительно отличалась от того, что мы видели и испытали раньше. Ночью виден каждый орудийный выстрел, даже пулеметные и автоматные очереди оставляют видимый след, который время от времени пересекается ярко светящимися огненными черточками трассирующих пуль. А днем почти ничего не видно. Лишь маленькое облачко дыма возникает вслед за залпом зенитной батареи, облачко немного побольше — на месте взрыва снаряда.

Такую картину мы наблюдали на северо-востоке от Калуги. И тут же начался «концерт» вокруг нашего самолета. Слева и справа, впереди и сзади, ниже и выше от нас как будто сами собой возникали облака дыма от разрыва зенитных снарядов, напоминающие белые клочья ваты. Когда самолет промчался через одно такое облако, возникшее впереди, в кабину проник едкий запах пороха и держался там некоторое время.

— Портят воздух, — пробурчал Водопьянов.

Но в этот же момент послышался такой звук, будто кто-то бросил в самолет горсть камней. Взрыв снаряда увидели только Штепенко и стрелки, находившиеся в башнях под крыльями. Снаряд разорвался метрах в ста под нами, и осколки прошили алюминиевое покрытие крыльев и фюзеляжа.

Но Саша Штепенко был само спокойствие. Он крутил рычажки и ручки прицельного приспособления и время от времени давал пилотам команды, корректируя курс. Ведь теперь хозяином в самолете был он.

— Восемьдесят градусов вправо!

Облака от взрывов- снарядов становились все гуще. Небо покрылось вокруг «пятнами пантеры», как часто говорили в военное время.

— Еще десять градусов вправо! — скомандовал штурман. — Ложимся на боевой курс! Девяносто градусов вправо!

Когда мы справились с этим, прозвучала команда:

— Два градуса влево! Еще два градуса… Еще два… И в эти тревожные мгновения, когда кругом был сущий ад и на самолет сыпался град осколков, Саша Штепенко не терял ни спокойствия, ни чувства юмора:

— Пилоты, почему вас все время тянет вправо? Три градуса влево!

Справа находились наши, слева — гитлеровцы. Наверное, наш самолет сам рвался к дому.

— Так держать! Открываю бомболюки! — крикнул через некоторое время Штепенко.

Я втайне надеялся, что зенитный «цирк», как это у нас называли, надоел штурману и он пошлет весь запас бомб вниз одним махом. Но не тут-то было!

На этот раз самолет вздрогнул, освобождаясь от бомб, как-то слабее, чем обычно, и сразу послышалась команда Штепенко:

— Пилоты! На второй заход!

Саша оставался верным себе — он не обращал внимания на окружавший нас «цирк»… Нам пришлось еще и еще раз начинать все сначала. Облака дыма от разрывов снарядов вокруг самолета все сгущались. Когда мы уже в третий раз легли на боевой курс, борттехник доложил:

— В третьем моторе упало давление масла.

— Выключите! — скомандовал Водопьянов и добавил: — Саша, кончай уже…

— Сейчас, — ответил тот, — сброшу последние.

Это «сейчас» длилось еще несколько минут. Пришлось прибавить газу, иначе самолет не удержался бы на нужной высоте.

Смрад от взрывов снарядов, стоявший в воздухе, теперь уже постоянно держался в кабине и, несмотря на кислородные маски, назойливо лез в нос.

— Все! Теперь быстро домой, — послышался наконец в наушниках голос Штепенко.

В этот же момент мы накренили самолет на правое крыло и, совершив разворот, легли на обратный курс.

Поскольку сиденья пилотов находились в верхней части самолета, мы почти никогда не видели взрыва бомб на цели. Эта возможность была лишь у штурмана и стрелков. Однако когда Штепенко своим спокойным тоном произнес: «Все в порядке», а стрелки стали шумно обмениваться впечатлениями, не осталось сомнений в том, что цель поражена.

Но на этот раз попали и в нас. Радиоаппаратура вышла из строя. Стрелок, находившийся в башне под левым крылом, доложил, что он видит в пробоину небо… Представление о том, как обстояли дела, мы получили только на родном аэродроме, когда после приземления провели основательный осмотр. Были повреждены третий мотор и радиостанция. Больших и малых пробоин в фюзеляже и крыльях самолета мы насчитали более

тридцати…

Поскольку оба самолета, участвовавшие в этом налете, были основательно потрепаны, а самолетов этого типа вообще было мало, «эксперимент Водопьянова» — дневная бомбардировка — остался пока первым и последним.

К тому времени, когда самолеты были отремонтированы и приведены в готовность к бою, Петр Мосалев выздоровел. Так я опять остался без дела.

Самолет летает сам

Фронт по-прежнему был угрожающе близок к Москве. На находящихся в окрестностях города аэродромах сиротливо стояли десятки самолетов. Послать их в бой было нельзя — они требовались для других целей.

После дневной бомбардировки Калуги прошло уже немало томительно скучных дней, и вот однажды утром посыльный разыскал меня и передал приказ явиться в штаб. «Интересно, что случилось», — думал я, торопясь туда.

— Вас просили позвонить начальнику штаба дивизии товарищу Шевелеву, — сообщил дежурный, когда я строго по уставу доложил о своем прибытии.

— Пилот Пусэп по вашему приказанию у телефона! — крикнул я в трубку, набрав нужный номер.

— Здравствуй! Почему так официально? — приветствовал меня Шевелев. — Ты все еще без скакуна?

— Так точно.

— Может, возьмешься отогнать самолеты на восток, в более безопасное место? Их тут на аэродромах довольно много.

— Разве… разве положение на фронте стало так серьезно? — заволновался я.

— Приезжай лучше ко мне, здесь и поговорим обо всем. Машину, чтобы добраться сюда, сумеешь добыть?

— Не знаю, но попрошу у командира полка.

— Хорошо. Приходи сразу.

Я поспешил к командиру полка и передал ему свой разговор с Шевелевым.

— Полковник Шевелев приказал спросить у вас машину, — схитрил я.

— Бери! Только сразу же отправь ее обратно.

— Будет сделано! — щелкнул я каблуками и поторопился выйти.

Я объяснил задачу шоферу и сел в «эмку». Штаб дивизии находился на другом аэродроме. Чтобы добраться туда, пришлось проехать через Москву. Несколько часов спустя я сидел уже в приемной Шевелева.

Офицеры штаба сновали по приемной, одни скрывались на несколько минут, другие — всего на несколько секунд.

— Доложите начальнику штаба, что пилот Пусэп прибыл, — попросил я копавшегося в куче бумаг адъютанта. Тот поднял глаза и проворчал:

— Почему вы сразу не сказали?..

Он быстро скрылся за дверью кабинета, а через минуту вышел с каким-то подполковником.

— Войдите, — пригласил меня адъютант, оставляя дверь кабинета открытой.

Не успел я войти, как высокий, стройный и улыбающийся Шевелев направился мне навстречу.

— Ты расторопный малый, — сказал он, протягивая мне руку. — Садись! — Он указал на черное кожаное кресло перед письменным столом.

— Марк Иванович, — не терпелось мне, — что будет дальше?.. Враг уже вплотную подошел к городу… Неужели мы не сможем его остановить?

Шевелев сел за стол и, барабаня пальцами по стеклу, посмотрел в окно. Установилась тишина. Удручающая тишина. Я не мог выдержать эту длинную паузу.

— Все же говорили, что враг будет разгромлен немедленно, что мы не уступим ему ни пяди земли, что военные действия будут перенесены на территорию самого противника… Мы ведь все были в этом более чем уверены.

— Да, были, — сказал Шевелев резко и встал. Я встал тоже.

— Сиди ты, сиди! — приказал он. — Гитлеровцы готовились к войне много лет. А мы занимались мирным созидательным трудом. Они нагло обманули всех, нарушили, не стесняясь, международные договоры… Разорвав заключенный с нами пакт о ненападении, они вторглись в нашу страну… Ты же сам очень хорошо знаешь, что значит в войне внезапность…

Шевелев расхаживал по комнате взад и вперед. У него была своеобразная походка — он сильно выворачивал ступни, разводя носки в стороны.

— Не надо унывать, — продолжал он. — Не надо и нельзя! — Он остановился передо мной и пристально посмотрел мне в глаза. — Как бы тяжело ни было сейчас, надо держаться! Даже то, что противник угрожает Москве, не дает еще основания полагать, что мы поднимем руки. Так что не унывай!

С этими словами он повернулся на каблуках и опустился в кресло напротив меня.

— Приступим, к делу. На Быковском аэродроме стоят самолеты, находящиеся в полной исправности. Их надо бы на всякий случай убрать оттуда. Механики там есть, но летчики все на фронте. Посмотри сам, какие самолеты тебе по силам, и убери их оттуда на восток. Когда приедешь и ознакомишься с обстановкой, позвони мне. Тогда получишь дополнительные указания.

Я сразу же поехал на Быковский аэродром и нашел там с

десяток различного типа самолетов. Механики и мотористы на аэродроме имелись, но их было не так уж много. Большинство отправились вместе с летчиками на фронт. Остались только те, чьи самолеты вместе с летчиками не вернулись из боя…

Вместе с механиками я осмотрел самолеты. Некоторые из них были без моторов.

Мы закончили работу поздно вечером, и я мог доложить о результатах Шевелеву. Получив точные указания, куда какой самолет надо отогнать, я остался вместе с механиками и мотористами ночевать на аэродроме. Шевелев устроил все так, что и в столовой для меня нашелся ужин.

На следующее утро мы были на месте ни свет ни заря и еще до обеда отогнали первый самолет на один из аэродромов восточнее Москвы. И там питание для меня не стало проблемой. Да и прилетевшие со мной штурман и механик получили по миске горячего картофельного супа и гречневую кашу с кусочками мяса. Возвращение прошло без осложнений, но в трясущемся и скрипящем грузовике времени ушло раз в пять-шесть больше, чем на самолете.

Дорога шла через леса. Мелькали деревни. Дома, характерные для средней полосы России, тянулись длинными рядами по обеим сторонам шоссе, похожие на спичечные коробки. Все они были обращены фасадом к шоссе, в некоторых окнах с резными рамами пышно цвели красно-розовые пеларгонии. Повыше — крошечное окно мансарды, на ребре крыши — вырезанный из дерева петух. На завалинках греются в лучах заходящего солнца старушки и старики. Шумят, галдят мальчишки…

Так как мы были в военной форме и наша машина мчалась на запад (а запад означал фронт), старушки и старички вставали и крестились нам вслед…

Уже в середине следующей недели я мог доложить Шевелеву о выполнении задания. Он остался доволен:

— Самолет ты получишь, очевидно, не так скоро. Однако, если желаешь, могу дать тебе работу еще на несколько недель.

Мне оставалось только согласиться.

— У нас готовится один интересный эксперимент — управление самолетом по радио.

Меня сразу же охватило любопытство.

— Один конструктор-испытатель разработал пилот-автомат, позволяющий управлять самолетом по радио. Что ты об этом думаешь?

— На каком самолете он установлен?

— На ТБ-3. Этот тип самолета ты, наверное, еще помнишь? —

сказал Шевелев улыбаясь.

Еще бы! Его помнил и сам Марк Иванович, ибо всего несколько лет назад такой самолет доставил его с острова Рудольфа в Москву.

…Это было ранней весной 1938 года. Летная группа полярного летчика Чухновского находилась на острове Рудольфа. Четыре четырехмоторных самолета, экипажи которых возглавляли Чухновский, известный полярный летчик Герой Советского Союза Бабушкин, капитан Мошковский и опытный полярный летчик Фабиан Фарих (в его экипаж входил и я), вели поиски пропавшего самолета и экипажа Героя Советского Союза Сигизмунда Леваневского, который стартовал 12 августа с подмосковного аэродрома в Северную Америку.

Марк Иванович Шевелев, как начальник Управления полярной авиации Северного морского пути, был тогда назначен руководителем этих поисков. Неожиданно он заболел. Врачи предполагали опасную для жизни непроходимость кишечника… Но хирурга на месте не было, да и оперировать больного в тех условиях было невозможно.

Врачи решили немедленно эвакуировать Шевелева на материк. Но сделать это можно было только самолетом. Кто полетит? Выбор начальства пал на наш экипаж. Мы до отказа заправили баки горючим и отправились в путь. До Нарьян-Мара все шло нормально. Но лед реки Печоры, на который мы там сели, оказался покрытым талой водой.

Снова наполнив бензобаки, мы с большим трудом поднялись в воздух, во время взлета вода фонтаном била из-под колес самолета. Следующая посадка была предусмотрена на Кегострове, вблизи Архангельска. Погода испортилась. Видимость была настолько скверной, что землю можно было различить лишь с высоты нескольких сот метров. Посадочную площадку на маленьком острове мы увидели только тогда, когда она оказалась прямо под нами, так что идти на посадку было уже поздно. Пришлось сделать несколько кругов, прежде чем удалось сесть.

Последний этап полета, Архангельск — Москва, не принес, к счастью, сюрпризов. Шевелев вовремя попал в руки столичных врачей.

И вот теперь мне предстояло на таком же самолете испытывать средства управления полетом по радио. Поэтому Шевелев и вспомнил об опасном перелете, совершенном нашим экипажем…

— Конечно, помню. Такое не забудется никогда! — задумчиво произнес я.

Шевелев немного помолчал.

— Правда, не забудется, — согласился он. — А теперь к делу. Конструктор сейчас в институте. Но к тому времени, когда ты доберешься до аэродрома, и он туда прибудет. Без него там нечего делать. Ну как? Согласен?

— Конечно, согласен. Все-таки дело… Когда все другие вкалывают вовсю, а ты бездельничаешь, свихнуться можно, — излил я накопившуюся в душе горечь.

— Ну-ну! Будь мужчиной! Когда справишься с этим «радиолетуном», на заводе будет готов и новый самолет. Уж я тогда позабочусь, чтобы ты его получил.

Полковник Шевелев хорошо знал людей, с которыми работал, и умел руководить ими лучше, чем многие другие начальники. Он и на этот раз понял мое душевное состояние, сумел найти нужную струнку, чтобы поднять мое настроение.

В моей душе все радостно запело. Ура! Я получу новехонький самолет!

— Насчет житья-бытья беспокоиться не надо, — улыбнулся Шевелев. — Я позвонил туда заранее, зная, что ты согласишься. Все необходимое на месте. Майор Федоров, который до сих пор проводил испытания, введет тебя в курс дела. Ну, давай! Если что-нибудь понадобится, позвони мне. До встречи, — сказал он, пожимая мне руку.

Электричка, на которой я должен был ехать, была переполнена. Узлы, мешки и ящики, коляски и лопаты, корзины и чемоданы. Люди держали свою поклажу в руках, под мышкой, на спине и даже на голове. Еле-еле удалось мне втиснуться в вагон, выслушав при этом далеко не нежные слова. Но дело приняло совсем плохой оборот, когда настало время выходить. На промежуточных станциях больше народу входило, чем выходило. Поэтому меня оттеснили в середину вагона. Вряд ли на своей станции я смог бы пробраться к двери, если бы случай не помог мне. Немного впереди меня прокладывал себе дорогу к двери еще один офицер в фуражке с красным кантом. Он оказался значительно решительнее меня. Увидев, что за несколько минут стоянки электрички к дверям ему не пробраться, он, раздосадованный неуместными шутками окружающих по нашему с ним адресу, выхватил пистолет и крикнул:

— Дорогу!

В потолок грохнул выстрел. Я подумал, что сейчас пас изобьют. Но нет! Люди испуганно смотрели на дымящееся дуло пистолета и, стараясь отодвинуться от него как можно дальше, теснились, освобождая дорогу. Мы тотчас же воспользовались этим. Поезд, правда, уже тронулся, по мы с офицером успели выпрыгнуть на платформу.

На контрольно-пропускном пункте у аэродрома я затруднений не встретил. Часовой взглянул на меня, затем на фотокарточку в удостоверении личности и, найдя в списке на столе под стеклом мою фамилию, отдал честь:

— Проходите.

На аэродроме глазам моим открылась непривычная пустота. Я был здесь не раз прежде и привык видеть стоящие рядами самолеты. И не только стоящие, но и взлетающие или приземляющиеся. Одни самолеты прилетали, другие улетали, третьи, выполняя свои задания, кружились над аэродромом или подальше, в так называемых «зонах», которые все были пронумерованы и находились над определенными наземными ориентирами.

Теперь тут была непривычная тишина. Лишь несколько самолетов У-2, «Дуглас» и отечественный вариант того же типа Ли-2 сиротливо стояли в левом углу летного поля. Там же, немного подальше от них, стоял четырехмоторный гигант ТБ-3 с широкими, покрытыми гофрированным дюралюминием крыльями — ветеран, который уже к началу войны так устарел, что летчики переименовали его в «летающий гроб». Малокалиберные пулеметы, небольшая скорость полета, а также огромные размеры делали самолет легкой добычей для истребителей противника.

Я огляделся. Вокруг ни души. Даже у гиганта ТБ-3, к которому я направился, никого не было видно. Когда я дошел до самолета, на лестнице, приставленной к открытому входному люку, показались чьи-то ноги. Когда их хозяин появился на лестнице, я догадался, увидев его черные кудри, что я попал куда надо и к кому надо.

Конструктор.

Он заявил об этом и сам, как только ступил на землю. Пока он представлялся мне, а затем старался выговорить мое имя и отчество, из самолета спустился стройный мужчина в коричневом кожаном пальто. На голубых углах воротника его пальто блестели два красных прямоугольника. Майор. Следовательно, это майор Федоров, о котором говорил мне Марк Иванович.

— Как хорошо, что вы прибыли, — обрадовался майор, пожимая мне руку. — Будем знакомы, майор Федоров. — И тут же добавил: — Меня назначили в действующую армию заместителем командира полка. Сегодня я должен уже быть на месте.

Судя по всему, здесь майора уже ничто не интересовало.

— Товарищ конструктор введет вас в курс дела, ничего особенного тут нет. Самолет и моторы в порядке. Сейчас их заведут, сами увидите.

— Ну что ж, до свидания, — сказал конструктор, протягивая Федорову руку на прощание. Затем майор пожал руку мне и поторопился уйти.

— Поднимемся, — пригласил конструктор, когда один из моторов уже заработал.

ТБ-3 — самолет с просторной кабиной. Сиденья пилотов находились рядом, между ними достаточно места, чтобы от штурмана добраться до радиста и борттехника. Но поскольку у кабины пилотов крыши нет и при прямом встречном ветре их защищает только стеклянный козырек, то снизу вверх поднимается такой сильный поток воздуха, что висящий на шее у пилота планшет с картами во время всего полета буквально висит в воздухе. Как бы там ни было, но по крайней мере недостатка воздуха там никто не испытывает и потеть тоже не приходится, разве только перед полетом, еще на земле, когда погода жаркая, а летчики одеты в меховые костюмы.

Теперь вращались уже все четыре винта. Пока разогревались моторы, конструктор прочитал мне длинную лекцию по теории. Честно говоря, я никогда не увлекался радиотехникой и знал только, что приемник должен быть в состоянии принимать передачи на определенных волнах, а если лампочка перегорает, то она уже не накаливается.

И вдруг такая лекция, полная премудростей. Кое-что я все же понял. Главное, что я **с** удовлетворением отметил про себя, это то, что такое сложное устройство можно выключить. Для этого на пульте ручек управления была еще одна большая, выкрашенная в ярко-красный цвет ручка. Следовательно, если автоматика выкинет какую-нибудь шутку, не соответствующую моим представлениям об управлении самолетом, я могу потянуть эту красную ручку на себя и приняться за управление самолетом обычным способом.

— Можно опробовать моторы, — стараясь перекричать шум двигателей и наклонившись к моему уху, сказал борт-техник.

Конструктор сидел на месте второго пилота. Когда каждый из моторов был проверен на полных оборотах, конструктор сказал:

— Первый полет совершим вместе, чтобы ознакомиться с самолетом.

Так как конструктор, по-моему, сам летчиком не был, то его участие в полете меня не особенно интересовало. Ну да ладно. Важнее было присутствие борттехника.

Конструктор наклонился и прокричал что-то борттехнику. Тот согласно кивнул. И не успел я еще и слова вымолвить, как с удивлением увидел, что тормозные колодки отодвинулись от гигантских колес и самолет покатился.

Конструктор заметил мое удивление.

— Все в порядке, — крикнул он мне в ухо, — нас ведут на старт по радио из командного пункта.

Самолет, как норовистая лошадь, вдруг прибавил ходу, потом скорость замедлилась. Амплитуда оборотов моторов была слишком велика по сравнению с нормальной. Моторы то ревели во всю мощь, то затихали настолько, что становились видны вращающиеся винты.

Похоже было, однако, что вся эта штука, установленная на самолете для управления им по радио, соответствовала своему назначению. В начале взлетной дорожки машина остановилась (правда, я немного помог этому, использовав ножные тормоза). Согласно инструкции моторы были опробованы еще раз (теперь уже они включились с помощью средств автоматического управления), и самолет пошел на взлет.

Начало взлета не сулило, по-моему, ничего хорошего. Казалось, что за штурвалом находится человек, который очень мало понимает в авиации, но все же, стискивая зубы, отчаянно старается подчинить непослушный летательный аппарат своей воле… Сначала крутой поворот налево, затем еще круче направо… снова налево, так что колесо соскользнуло с бетонной дорожки. Опять поворот направо… налево:., опять направо… и наконец, когда самолет со свистом покатился вперед, его хвост подбросило вверх так сильно, что у меня под сердцем похолодело — сейчас винты начнут крошить бетон взлетной дорожки… Инстинктивно я потянулся к красной ручке.

В этот момент конструктор успокаивающе положил свою ладонь на мою руку.

Самолет принял нормальное положение и… вот мы уже в воздухе.

Признаюсь честно: по моему лбу струился горячий нот, ибо в течение всего взлета я мысленно всеми силами старался помочь радиотехнике и укротить взбесившийся самолет.

Подобный взлет был для меня новостью. Я подумал, что, если бы когда-нибудь позволил себе такой цирк, мне пришлось бы потом совершить десятки полетов вместе с инструктором или командиром, прежде чем меня снова допустили бы к самостоятельным полетам.

В воздухе самолет вел себя довольно спокойно и хорошо набирал высоту. Обычно мы делали первый разворот на высоте 150–200 метров. Но, бросив взгляд на высотомер, я увидел, что теперь мы поднялись уже почти до 500 метров. Ладно, пусть: кто знает, что может натворить тот радиооператор, который управляет самолетом из командного пункта во время разворота?

А порядочная высота — всегда союзник тех, кто находится в самолете.

Мой сомнения оказались обоснованными. Перед разворотом самолет неожиданно опустил нос и наклонился на левое крыло, но больше, чем надо. Через несколько мгновений самолет снова поднял нос и начал разворот, но так медленно, что стал скользить на левое крыло. Когда мы таким образом потеряли метров пятьдесят — шестьдесят высоты, пальцы моей правой руки снова инстинктивно схватились за красную ручку. Но на них опять легла ладонь конструктора. Хвала небесам! Опасный крен самолета стал уменьшаться. Я почувствовал это по тому, как струя воздуха слева, угрожавшая свернуть мне голову набок, постепенно ослабла, а затем совсем исчезла.

С грехом пополам были совершены второй, третий и наконец четвертый развороты, которые ничем не отличались от первого. Теперь мы вышли на посадочную прямую, но так далеко от аэродрома, что он был едва виден впереди на горизонте.

Мои нервы были напряжены до предела. А нам еще предстояла посадка. Я принял решение: если в ходе посадки снова начнутся «цирковые» номера, я немедленно выключу автомат… Не хватало еще, чтобы этот горе-оператор снес шасси и наш четырехмоторный плюхнулся на бетон!

Моторы теперь работали спокойно и, к моему удивлению, все основные характеристики полета были в пределах нормы: скорость, прямолинейность движения к началу бетонной дорожки, строго горизонтальное положение широких крыльев… Но на всякий случай я положил правую руку на красную ручку, левую — на штурвал.

На этот раз конструктор только усмехнулся.

Незадолго до того, как мы подлетели к началу бетонной дорожки, штурвал потихоньку стал подвигаться ко мне. В то же время моторы сбавили обороты до минимума. У самой земли хвост самолета начал опускаться как будто сам собой, бетон все приближался и… еле заметный толчок послужил сигналом того, что гигантские колеса коснулись земли и плавно катятся по ней.

Посадка была просто великолепной!

— Как понравилась посадка? — кричал конструктор мне в ухо, в то время как самолет уже совершил поворот и покатился по бетонной дорожке к месту стоянки.

В ответ я поднял большой палец.

Когда самолет снова занял место на стартовой линии, конструктор сказал, что на этот раз он и борттехник останутся на земле, а я снова отправлюсь в воздух.

— Повторятся ли опять эти шатания налево-направо и все

остальные штучки? — спросил я хмуро.

— Надеюсь, что в гораздо меньшей степени, — засмеялся конструктор. — На этот раз у пульта управления буду я сам… К вам такая просьба: только в крайнем случае, если вам и самолету будет угрожать серьезная опасность, воспользуйтесь аварийным выключателем. С Федоровым во время первого полета была та же история, ему тоже сначала было трудно смириться с этими неожиданными выкрутасами. Он так и сыпал проклятиями, но автомата все-таки не выключил.

Конструктор с техником спустились вниз и дружески помахали мне.

Пришлось ждать несколько десятков минут, пока они добрались до командного пункта. Я понял, что они уже там, когда моторы сами по себе стали прибавлять и убавлять обороты. Я освободил тормоза. Начался новый взлет.

К чести конструктора надо сказать, что на этот раз взлет протекал почти нормально. Наверное, он со своим изобретением ладил лучше, чем кто-либо другой.

Под его управлением самолет уже не походил на норовистую лошадку. У меня даже не возникало желания потянуться к красной ручке.

Сделав четыре-пять небольших кругов над аэродромом, самолет аккуратно приземлился и направился к месту своей обычной стоянки. Для первого дня впечатлений было более чем достаточно.

Техники и мотористы начали обычный послеполетный осмотр машины, а я отправился на командный пункт, где находилась радиоаппаратура дистанционного управления полетом.

Интересная это была штука. Для каждой операции управления самолетом на пульте был особый включатель. Он приводил в движение соответствующие механизмы на самолете. Но поскольку оператор мог манипулировать лишь двумя включателями, а на самолете нужно было приводить в движение одновременно три и более механизма, то в воздухе возникали ситуации, которые противоречили представлениям летчика о технике пилотирования и вызывали реальную опасность для самолета. Конструктор и его помощники, которые сами разбирались в летной практике довольно слабо, теоретически делали все правильно, но только теоретически. А на практике это выглядело так, как описано выше. Для того чтобы быстрее набрать нужную скорость при разбеге, летчик при помощи соответствующих устройств придает самолету горизонтальное положение. Так снижается сопротивление воздуха. Если это делает оператор системы дистанционного управления и

соответствующий рычаг остается включенным немного дольше, чем надо, хвост самолета поднимается слишком высоко и можно сломать винт о бетон.

Еще сложнее на разворотах: приходится одновременно создавать крен и поворот, регулировать высоту, а вместе с тем и скорость и в то же время увеличивать число оборотов моторов. Оператору нелегко справиться со всем этим.

В настоящее время все эти проблемы — вчерашний день. Современная электроника, полупроводники и радиотехника делают возможной посадку летательного аппарата даже на других планетах. А в те годы мы, образно говоря, только еще учились читать по складам.

На следующее утро предстоял более длительный полет. Моя задача была простой: проследить, насколько точно самолет выйдет в пункт назначения и возвратится на свой аэродром.

Взлет меня уже не беспокоил. Погода ясная, небо ярко-голубое. Только далеко на горизонте плавали белоснежные облака, так называемые «облака хорошей погоды».

Самолет снова подняли в воздух без моего участия в управлении. Он совершил над аэродромом большой круг, поднялся на намеченную высоту и сам взял нужный курс на восток, к Уралу. Внизу, всюду, куда ни бросишь взгляд, простирались безбрежные леса. Время от времени можно было видеть между ними пятна посветлее — поля вокруг маленьких деревень или луга в извилинах рек. Самолет поразительно точно придерживался намеченного курса. Проплывавшие внизу земные ориентиры полностью совпадали с картой.

Так продолжалось до тех пор, пока впереди не появились тучи, сначала где-то внизу, а вскоре уже под самыми крыльями. А когда до пункта назначения оставалось примерно полчаса лету, самолет нырнул в серый влажный туман. Я теперь внимательнее следил за стрелками приборов и был начеку, чтобы самолет в тумане вел себя тоже прилично. Значит, синоптики подвели нас, обещая в пункте назначения ясную и хорошую погоду, но об этой ошибке я не мог сообщить своим наземным «пилотам». Не было ни связи, ни радиста, хотя самолет управлялся по радио. Ну что ж, придется подождать, пока меня вместе с самолетом повернут обратно, домой.

Наконец этот разворот состоялся. В облаках. У меня возникло сильное желание послать весь этот балаган к черту (во время разворота самолет, казалось, потерял управление), схватиться за красную ручку и спокойно лететь обратно.

Но и на этот раз я кое-как выдержал. С грехом пополам разворот совершился, курс самолета изменился на 180°. Домой!

Когда облака наконец опять остались позади, я уже понятия не имел о своем местонахождении. Леса, леса! Изредка деревушки. Ручейки. Ни одного порядочного ориентира. Сомнений не было только в том, что летел я на запад. Я провел расчет времени, пытался по карте определить, где находится самолет. Однако ничего не получалось. Вот и делай что хочешь! Я внимательно изучал то карту, то наземные ориентиры. Наконец внизу между лесами я увидел прямую линию железной дороги, которая перпендикулярно пересекла маршрут полета. Снова я взялся за карту. Это могла быть железнодорожная линия между Муромом и Ковровом. Черт побери! Если бы на борту было хоть одно живое существо, с которым можно обменяться парой слов А теперь улаживай тут дела один между небом и землей.

Если это та самая железная дорога, как я и предполагаю, то через десять — двадцать минут с левой стороны должно появиться шоссе Муром — Владимир! Не оставалось ничего другого, как ждать.

Наконец я заметил шоссе. И примерно через четверть часа другое шоссе — Гусь Хрустальный — Владимир. Впереди виднелся и сам город, славившийся своим хрусталем и фарфором. Теперь я знал, где нахожусь.

Увлекшись ориентированием, я и не заметил, что настало время перекусить. А теперь желудок напомнил о себе. Съестные припасы, которые наш главный повар Мария Александровна дала мне с собой, находились в кабине штурмана. Значит, мне надо было покинуть кресло и доверить самолет автомату, которым управлял не видимый отсюда конструктор. Эта задача казалась мне нелегкой. После короткого раздумья я махнул рукой й принес всетаки корзину. Ничего не случилось. Моторы ревели как и прежде.

Пока я освобождал от провизии корзину, заботливо упакованную Марией Александровной, самолет мчался к своему аэродрому, как десятки и сотни других, на борту которых каждый из 6–7 человек экипажа напряженно занимался своим делом. Но мы были только вдвоем — я и самолет. Или, вернее, самолет и я. К тому же самолет, казалось, отлично справлялся без меня, а я без него — нет…

Вскоре позади осталась железная дорога Муром — Москва, затем шоссе, еще одна железная дорога. Еще полчаса — и показалась широкая бетонная дорожка родного аэродрома. Круг над аэродромом. Посадка. Все.

Доложив механикам о состоянии самолета, я направился к командному пункту, где меня с нетерпением ждали. Я обстоятельно рассказал и показал на карте, где проходил полет.

Конечно, не забыл я и о развороте в сумрачных объятиях облаков.

— Неужели самолет справился сам? — в голосе конструктора послышались нотки сомнения. — Вы не выключали устройства?

— Что вы! — возмутился я. — Я же сказал бы вам об этом.

— Ладно… Из этого нужно сделать выводы… — задумчиво произнес конструктор.

Казалось, что успех этого полета еще больше воодушевил изобретателей. Они без конца колдовали над самолетом и устройствами пульта управления. Время от времени они отправляли самолет (разумеется, вместе со мной) в воздух, пару раз летали и сами «колдуны», чтобы отрегулировать то одно, то другое. Работы хватало всем. Интерес к делу все возрастал. Даже у меня.

И вдруг однажды вечером, когда мы беседовали после ужина, меня позвал дежурный:

— Капитан Пусэп, вас просят к телефону!

Сердце застучало, как мотор: неужели я снова попаду в настоящее военное небо?!

Даже спустя десятилетия я хорошо помню, что мой голос звучал совсем не по-военному, когда я произнес самую обыденную фразу:

— Пилот Пусэп у телефона.

— Здравствуй! — донесся из трубки знакомый голос. — Как дела? Летает ли еще управляемая по радио машина?

Я сразу понял по тону Шевелева, что дело отнюдь не в наших экспериментах.

— Здравствуйте, Марк Иванович! — постарался я справиться с волнением. — Летает, куда же ему деться? — попытался я шутить.

— Если так, то скажи конструкторам, что я отзываю тебя. Вместо тебя пришлю другого летчика… Ты не жди его, сразу же приезжай в штаб.

Этого не надо было повторять. Я передал распоряжение конструктору, пожал руку ему и другим товарищам и поспешил навстречу новому этапу в моей жизни.[1]

Я получаю новый боевой самолет

Марк Иванович Шевелев выслушал мой рассказ об испытании самолета и улыбнулся:

— Поедешь на завод, получишь новый самолет. Теперь ты доволен?

Я не мог сказать ни слова. Наверное, на моем лице все так ясно было написано, что Шевелев и не стал ждать ответа:

— Необходимые документы получишь сейчас же, ночевать можешь дома, в Москве. А завтра поезжай!

Ночью я прибыл в Москву.

Никогда раньше не видел я улиц столицы такими пустынными и грустными. У тех немногих пешеходов, которые, как и я, оказались на улице в этот поздний час, патрули проверяли документы на каждом перекрестке. Еще работало метро, но вагоны шли пустыми. От станции «Арбатская» я должен был пройти до Суворовского бульвара. И здесь меня тоже остановил патруль…

Около полуночи объявили воздушную тревогу. Жильцы дома поспешили в убежища, находившиеся в подвалах.

Они несли или тащили за руку сонных детей. Я поднялся вместе с жильцами-пожарниками на крышу. Оттуда открылось впечатляющее зрелище. Сотни прожекторов ощупывали ночное небо в поисках самолетов противника. Время от времени где-то стреляли зенитные орудия. Пелена облаков скрывала и самолеты, и разрывы снарядов. Недалеко от нас по жестяной крыше вдруг забарабанил ливень осколков. Наш сосед по квартире Щетинин, уже немолодой работник политотдела Главного управления Северного морского пути, пошутил:

— Говорил я тебе, чтобы ты надел кастрюлю. Где-то вдали разорвалась авиационная бомба. Залаяла зенитная батарея, установленная на бульваре недалеко от нас. Щетинин спокойно сказал:

— Нескольким самолетам удалось прорваться. Но назад они уже не вернутся. Давайте спустимся, а то еще попадем под осколки.

Два дня спустя я снова был на знакомом авиационном заводе. На том самом, откуда в начале августа мы получили самолеты для налета на Берлин. Ритм работы на заводе был теперь гораздо более напряженным. Люди работали в три смены, днем и ночью. В дневные часы среди рабочих можно было видеть множество подростков, почти детей. Подручными мастеров, техников и мотористов были учащиеся фабрично-заводских училищ, которые выполняли работу так же успешно, как и взрослые. Погода была уже прохладной, мальчики и девочки были одеты в ватники и ватные брюки и обуты в тяжелые сапоги. На головах ушанки. Все это обмундирование, бывшее детям явно не по размеру, делало подростков какими-то неуклюжими. В огромных цехах температура едва поднималась выше нуля. Носы маленьких рабочих приобрели синеватый цвет, покрасневшие пальцы, которые часами держали ледяной металл, согревались только дыханием. Но эти красные от холода ручонки делали такую

работу, которую в мирное время доверили бы не каждому взрослому.

Я нашел военпреда, с его помощью выполнил все формальности и получил талоны на питание. На протяжении тех суток, которые я провел в дороге, у меня ни крошки во рту не было, поэтому я сразу же поспешил в столовую. Вторая смена как раз кончилась, и столовая была полна народу. Почти половину составляли подростки. Каждый получил металлическую миску, полную кислой капусты, заправленной подсолнечным маслом, ломтик хлеба и кружку горячего чая с сахаром. Особенно сытным этот ужин назвать было нельзя…

На ночлег меня и других членов экипажа устроили в здании, расположенном недалеко от завода. Большая комната была разделена тонкой дощатой перегородкой на две части. Впереди, в помещении побольше, впритык друг к другу стояли штук десять железных коек. На них лежали одни матрасы. За перегородкой жила семья, недавно эвакуировавшаяся сюда с Украины. Хозяин пошел на работу в ночную смену, а его полноватая супруга, брюнетка с карими глазами, стояла в дверях, рассматривая меня.

Вслед за мной вошел комендант с охапкой солдатских одеял и одной простыней. Извинившись, он сказал, что постельного белья не хватает и нам придется ограничиться лишь одной простыней на всех. С комендантом вместе пришли штурман Штепенко, радист Богданов, борттехники и стрелки.

— Главное, чтобы было тепло, — ответил Штепенко на извинения коменданта.

— Тепло будет, — улыбнулся тот. — Хозяйка натопит печку. — Он показал на стоящую в дверях женщину.

Весь следующий день мы были поглощены делом. Новый самолет надо было тщательно проверить на земле и в воздухе, испытать в работе все его бесчисленные механизмы и приборы, оружие и моторы. Каждый член нашего экипажа прекрасно разбирался в своем деле и строго требовал от соответствующих специалистов завода, чтобы все было в полном порядке.

Когда настало время обеда и мы уже собрались идти в столовую, к нам подошел дежурный врач заводского аэродрома.

— Не хотите взглянуть на живого фашиста? — спросил он у меня.

— У вас что, выставка? — удивился я.

— Выставки пока нет, но в больнице они уже имеются. Сбитые вражеские летчики. Может, вам будет интересно? Если желаете, пойдемте посмотрим.

Живого фашиста я действительно еще не видал.

Мы вышли из заводских ворот и поехали на трамвае в город.

Здесь, далеко в тылу, на улицах не было так пустынно, как в прифронтовой Москве. Наоборот, улицы и трамваи были переполнены, так как сюда были эвакуированы жители Москвы и других городов.

Мой провожатый чувствовал себя в больнице как у себя дома. Он обменялся парой слов с пожилой дежурной сестрой с усталым худым лицом, попросил ее достать мне белый халат и скрылся за ближайшей дверью. Пока я надевал халат, врач вернулся уже с каким-то мужчиной.

— Дежурный врач, — протянул тот мне руку, не назвав фамилии. — Пойдемте.

Мы пошли. Повернув за угол коридора, мы догнали санитарку, которая несла больным пищу на подносе, покрытом белой салфеткой. Дежурный врач открыл ей дверь, и мы вместе вошли в палату. Помещение было довольно маленьким, на трех кроватях с никелированными шариками лежали больные.

То, что мы увидели минутой позже, заставило мои руки сжаться в кулаки.

Санитарка сняла с подноса салфетку и наклонилась над ночным столиком, чтобы поставить туда еду. Вдруг мелькнула забинтованная рука лежащего в кровати… Посуда с едой полетела санитарке в грудь. Поднос, падая, разбил графин с водой.

— Сволочь… — скрипнул я зубами. — Дать бы тебе по морде!

— Тихо, тихо! — стали испуганно успокаивать меня врачи.

Из глаз пожилой санитарки текли слезы. Она молча вытерла салфеткой лицо и платье, укоризненно взглянула на гитлеровца и возмущенно покачала головой. Потом наклонилась, подняла миску и собрала осколки графина.

В тяжелом настроении покинул я вместе с врачами палату. Так вот он какой, живой фашист!

Врачи пригласили меня на обед. На первое в белых эмалированных мисках принесли молочный манный суп.

— Тот самый, что предложили и фашистскому летчику, — сказал дежурный врач.

Несмотря на то что инцидент испортил мне настроение, суп я поел с аппетитом. Затем последовали пельмени, популярное в этом краю блюдо. Потом — стакан клюквенного киселя.

И этот мерзавец там, в палате, посмел издеваться над такой хорошей едой!

…Позже на улицах Москвы люди увидели десятки тысяч фашистов. Километровые колонны гитлеровцев, понуро опустивших головы, двигались в сопровождении конвойных. Во главе этой жалкой процессия шагали побежденные фашистские

генералы… Они шли под гневными взглядами молчаливо стоявших вдоль улиц москвичей…

Трамвай отвез меня обратно на завод. На аэродроме ребята начали волноваться: самолет уже готов, а командира все нет и нет.

— Начальство никогда не опаздывает, — пошутил я, — оно только задерживается.

— Погода подходящая, разрешение на полет получено. Если в воздухе все будет работать нормальна, то сможем сразу же лететь домой, — рассуждал Штепенко.

Не было оснований спорить с ним. Нас не смущало даже то, что во время посадки будет уже темно. На родном аэродроме нас ожидали с нетерпением.

Итак, мы сразу же взлетели. Делая круги над аэродромом, мы проверили самолет. Никаких неполадок не обнаружили; моторы гудели ровно, шасси без помех убиралось и выпускалось. Богданов сразу же установил связь с радиостанцией нашего аэродрома. Все было в порядке. Гигантская птица отлично слушалась рулей.

— Теперь-то заживем! — радовался Штепенко, когда мы взяли курс на родной аэродром.

У нас есть свой самолет, и мы сможем притупить к выполнению боевых заданий, как и другие летчики!

Октябрьские праздники проходили и так…

Погода в первую военную осень отнюдь не баловала нас.

То серый туман, дымкой затягивающий лес и землю, то пепельные облака, из которых днем и ночью накрапывает надоевший дождь. Правда, нам, летчикам, не надо было вытаскивать сапоги из грязи, ложиться на мокрую землю, обходиться иногда в течение нескольких дней сухим холодным провиантом…

Да, мы могли летать и в облаках, и в ночной темноте. Хуже обстояло дело со взлетом и посадкой. С первым можно было еще кое-как справиться, особенно если впереди, за километр в направлении взлета, находился прожектор, который мы называли штыком из-за его вертикального луча света. Но при посадке все мы, в том числе и лучшие мастера слепого полета, оказывались совершенно беспомощными, если туман и дождь делали видимость нулевой. Взлететь летчик может в кромешной тьме. Если моторы работают четко, а летчик соблюдает намеченный курс, то поднять самолет с бетонной дорожки не составляет большого труда. Для сохранения курса существует несколько

приборов, показатели которых помогают вести самолет но прямой. Когда самолет уже взлетел, летчику, наряду с прочими показателями, приходится считаться со скоростью и высотой полета, а также контролировать крены крыла самолета. Хотя во время взлета целый ряд летных компонентов требует постоянного внимания летчика и все это держит его нервы в довольно сильном напряжении, взлет все же не представляет большой проблемы. Взлететь можно и в метель, и в дождь, хотя вряд ли такое начало полета порадует кого-нибудь.

Сегодня, конечно, можно посадить самолет в назначенном месте в густом тумане, в метель. В этом нет никакого чуда, и для этого не требуется особого искусства. Теперь пилоту очень хорошо помогают электронные системы. Однако в военные годы, когда еще не было соответствующих средств и приспособлений, подобная посадка была настоящим искусством и чудом. Во время посадки надо точно измерить высоту, расстояние от колес самолета до земли. Точность расчета должна измеряться в начале выравнивания в пределах нескольких метров, а в конце — всего лишь в десятках сантиметров.

В тот вечер 6 ноября, о котором пойдет речь, погода была как раз такой, когда, как говорят, хороший хозяин и собаки из дома не выгонит. Но война есть война.

Наш полк находился в готовности номер один. Это значит, что бензобаки самолетов до отказа наполнены горючим, бомбы подвешены, скорострельные пушки и пулеметы заряжены, экипажи находятся возле самолетов. Только командиры экипажей и штурманы ожидают приказа в штабе.

Солнце уже село. Низкие тяжелые тучи плыли наискось через взлетную дорожку, падал мокрый снег. Видимость не превышала нескольких десятков метров.

В помещении штаба тускло горел свет. Летчики сидели вокруг стола и строили предположения, когда будет дан отбой. Кто-то предполагал, что это выяснится довольно скоро, но большинство было склонно думать, что сидеть и ждать придется еще несколько часов.

Так шло время. Наконец дверь открылась. Вошел командир полка полковник Лебедев.

— Ну и собачья погода! — сказал он и дал вставшим офицерам знак, чтобы они сели. Присел и сам у края стола.

— Как настроение? — спросил Лебедев, разглядывая присутствующих. — Не отвезти ли нам по случаю октябрьских праздников гитлеровцам подарки?

Тишина. Полковник прошелся взглядом по нашим лицам и после короткой паузы добавил:

— Боевого приказа сегодня не будет. Да. Командир дивизии дал отбой. Но он сказал еще, что не станет возражать, если кто-нибудь захочет подняться в воздух. Пункт назначения — Данциг, объект атаки — электростанция… Полковник не успел еще закончить, как Штепенко вскочил и выпалил:

— Мы пойдем!

Ох уж этот Саша!

— А как считает командир? — повернулся Лебедев ко мне.

— Пока ничего не считаю… — ответил я не спеша и увидел, как Штепенко нахмурился. — Прежде всего я хотел бы знать, какую погоду можно ожидать на утро.

— К утру мокрый снег прекратится, — поспешил ответить Штепенко.

— Кто тебе это сказал? — спросил я недоверчиво.

— Штепенко прав, — поддержал штурмана командир полка. — Синоптики предсказывают прекращение снегопада и среднюю высоту облаков в пределах трехсот — шестисот метров.

— Это уже лучше. Можно лететь, — согласился теперь с предложением штурмана и я. — Когда прикажете вылететь?

— Как только сможете, — ответил Лебедев. — Кто еще полетит?

Желающих больше не нашлось, хотя среди присутствовавших были летчики, имевшие гораздо больше опыта, чем я.

По правде сказаться и сам, пожалуй, не проявил бы инициативы, поскольку погода и в самом деле была скверной. К тому же мы не знали, какая погода ждёт нас в районе Данцига. Однако Сашу Штепенко нельзя было не поддержать.

Когда мы с командиром полка шли к нашему самолету вдоль выстроившихся на, опушке леса самолетов, покрытых маскировочными сетями, многие смотрели на нас с сожалением и качали головами. У меня самого при виде этого мокрого снега в душе зародились сомнения, но я сразу же решительно подавил их.

Полковник пожелал нам ни пуха ни пера. Мы заняли свои места в самолете. Как всегда, один за другим проверили все четыре мотора и потихоньку покатили к началу взлетной дорожки.

Видимость была скверной. Уже в начале взлетной дорожки еще раз запустили моторы на полную мощность и, не заметив в их реве ничего тревожного, пошли на взлет. Единственное, что можно было видеть спереди, — это левый край стартовой дорожки, и то на удалении не более нескольких десятков метров. Что ж, спасибо и на том. Мокрый снег уже не шел, но в туманном сумраке не видно было ни одного ориентира, за, который мог бы

зацепиться глаз. Оставалось надеяться только на гирокомпас и указатель курса, которые в течение моей летной практики еще ни разу не подводили меня.

Несколько минут нервного напряжения — и бетонная дорожка уже скрылась под нами, а самолет мчался вперед в густом тумане.

— Летим прямиком до ИПМ,[2] это почти совпадает с нашим курсом, — предложил Штепенко.

— Согласен. Дай курс! — ответил я автоматически. Штурман расхохотался. Я и сам уже догадался, в чем причина смеха. Ведь курс каждый раз был один и тот же… Другие члены экипажа тоже посмеивались про себя над командиром, забывшим курс. Пусть смеются, я был рад веселью ребят. Значит, настроение у всех хорошее. А с хорошим настроением все пойдет хорошо.

Над Загорском мы взяли курс на запад. Прошло еще два часа, прежде чем мы выбрались из облаков и нас приветствовали звезды.

Теперь стало намного легче. Я включил автопилот, и сейчас надо было только следить за стрелками приборов, светящимися в темноте, как светлячки.

Время от времени я проверял готовность экипажа к бою. Все было в порядке, полет проходил спокойно. Штурманы корректировали курс полета по одной-двум картам и по показаниям секстантов, пеленговали ближние и дальние радиостанции. Борттехники Дмитриев и Иванов по мере надобности регулировали работу моторов. Скрытый облаками, наш самолет пересек линию фронта никем не замеченный.

Наконец темная облачная завеса стала рваться, и кое-где через образовавшиеся просветы можно было увидеть поблескивающие параллельные линии (железные дороги) и извивающиеся ленты рек. Все чаще на фоне чернеющих лесов стали появляться белые пятна — озера Пруссии. Полет проходил нормально.

— Пилоты! — прогремел в наушниках бас Штепенко. — Курс правильный, на месте будем через час. Сейчас самое время подкрепиться.

Хорошая идея. С желудком шутить нельзя. Я вытащил из левого кармана комбинезона двухсотграммовую фляжку, отвинтил пробку и сделал небольшой глоток. Затем положил фляжку на место и из правого кармана достал бутерброд с ветчиной. Вкусно!

Через несколько десятков минут мы подошли вплотную к пункту назначения. Справа можно было ясно различить извилистую линию морского берега.

— Пилоты, курс двадцать градусов вправо!

— К чему это? — заинтересовался я.

— Удалимся немного от берега. Уж со стороны моря нас никак не ждут, — ответил Штепенко.

— Ладно. Будет сделано.

Залитый огнями Данциг остался намного левее. Миновав город, над морем мы изменили курс еще раз, снова пошли на запад. Когда блеск городских огней оказался на левом траверзе, энергично прозвучал приказ Штепенко (именно приказ, ибо с момента, когда самолет ложится на боевой курс, власть переходит к штурману):

— Боевой курс сто восемьдесят пять градусов! Самолет лег на новый курс.

— Так держать! Через некоторое время:

— Пять градусов вправо!

— Есть пять градусов вправо. Затем опять:

— Три градуса влево!

— Есть три градуса влево.

— Так держать.

Через несколько мгновений самолет вздрогнул — это открылись бомболюки. Хотя на мне была кислородная маска, я все же ощутил, как в открытые бомболюки помянуло сквозняком.

Город под нами был освещен вызывающе ярко.

— Ну и наглецы, — пробормотал штурман, ловя в оптический прицел контуры электростанции. — Сейчас мы с вас эту спесь собьем!

В этот момент будто какой-то невидимый великан сильно подтолкнул самолет снизу. Это бомбы полетели вниз.

— Курс сорок градусов! — услышал я в наушниках торопливый голос Штепенко.

— Закрой люки! — я постарался сразу же восстановить свои командирские права.

— Рано, подарки еще остались…

— Ты все же мог бы их закрыть, так трудно маневрировать, — настаивал я.

Штепенко закрыл люки. Сквозняк в самолете прекратился.

Теперь я сильно наклонил самолет на крыло, чтобы своими глазами увидеть, где взрываются бомбы. Но прежде чем я успел взглянуть вниз, на город, в наушниках послышались ликующие возгласы:

— Метко! Уже пылает! Точно попали!

Когда я взглянул вниз, город уже был погружен в полную темноту. Да, Штепенко и на сей раз выполнил свою работу со снайперской точностью.

— Пилоты, — услышал я снова его голос, когда ликование утихло, — у нас есть еще две двухсотпятидесятикилограммовые. Сделаем еще один заход. Я постараюсь отправить им и эти громадины.

Начали сначала. Однако теперь все обстояло иначе. В небе тревожно фехтовали световые мечи прожекторов, вокруг кипел фейерверк разрывов зенитных снарядов.

Но Штепенко не обращал никакого внимания на весь этот переполох. Он хладнокровно командовал нами, приназывал повернуть самолет то немного влево, то опять вправо, пока наконец бомболюки опять не открылись и последние бомбы со свистом не полетели вниз.

— Порядок! — воскликнул он сразу. — Теперь быстренько сматываемся!

Это означало, что он свою работу сделал и теперь предоставляет действовать вам, пилотам. Мы могли маневрировать по своему усмотрению, чтобы оторваться от назойливого преследования прожекторов. Фейерверк, гремевший и сверкавший вокруг, не доставлял удовольствия никому из нас.

Мы взяли курс на восток. Уклоняясь от луча прожектора, я скользнул влево.

— Ребята, не зевать! — скомандовал я стрелкам. — Теперь вы покажите, на что способны! Разрешаю истратить на прожекторы треть боеприпасов!

Они только и ждали этого. Самолет затрясся: огонь извергали все бортовые пушки и пулеметы. Но целей внизу было слишком много. Сверкающие лучи прожекторов ощупывали небо, отыскивая нас.

Наконец весь этот адский концерт утих. И на этот раз нам удалось выбраться из огневой полосы зенитных батарей целыми и невредимыми.

— Молодец, Саша! — Теперь я мог выразить благодарность штурману. — На этот раз ты сам выключил уличное освещение и фрицам не пришлось себя этим утруждать…

— Знай наших! — гордо ответил штурман. — Это наш октябрьский подарок!

Обратный полет протекал спокойно. Снизу нас защищал слой облаков. Звезды подмигивали нам с небосвода.

— Ребята, вы не спите? — время от времени подавал я голос.

По установленному порядку первым отвечал кормовой стрелок.

— Не сплю. Я веду наблюдения.

Вслед за ним отозвались стрелки правой, затем левой и, наконец, средней башни. Последнего мы называли начальником

артиллерии, поскольку его пушка находилась в середине самолета наверху и поле зрения у него было самое широкое — все 360°.

Такая проверка была необходима не только для того, чтобы стрелки постоянно выполняли свою задачу — обнаруживать истребители противника, но и для того, чтобы убедиться, что не произошло несчастного случая из-за кислородного голодания. Ведь на высоте восьми-девяти километров недостаток кислорода дает о себе знать довольно быстро. Уже на высоте трех с половиной — четырех километров, экипажу дается команда надеть кислородные маски. Кислород течет из большого баллона по тонким и мягким резиновым трубкам к маске каждого члена экипажа. Стоит только нечаянно согнуть резиновую трубку — и приток кислорода прекращается. Если это случится с бодрствующим, тот почувствует недостаток кислорода и исправит положение. Но беда спящему — он может, не проснуться никогда…

— Пилоты! — воскликнул Штепенко. — Через пять минут будем над линией фронта.

Значит, через пять минут можно потихоньку идти на снижение и вскоре после этого дать команду снять кислородные маски.

Спустя несколько минут я уменьшил обороты моторов. Мы были довольно высоко — на высоте более 6000 метров, что обеспечивало нам безопасность от огня наземных средств противовоздушной обороны.

Звезды исчезли из поля зрения, нас окружили темные тучи. На температуру нельзя было жаловаться: десять градусов ниже нуля, следовательно, опасность обледенения была невелика.

Когда до земли оставалось меньше тысячи метров, я прибавил обороты.

— Сняты ли кислородные маски? — спросил я у экипажа.

— Уже давно… Все в порядке… — послышались в наушниках голоса стрелков.

— Так не пойдет! Доложите снова как положено! — повысил я голос, так как установленный порядок не был соблюден.

Тогда каждый стрелок доложил отдельно.

— Вот так-то, а то тараторите все сразу, как бабы на базаре.

Земля все приближалась. Стрелка высотомера последовательно перемещалась: 700… 600… 500… Вдруг — это было ясно видно сквозь редеющие облака — с земли хлынули огненные струи. Слева, спереди, справа — со всех сторон протянулись в нашу сторону то красные, то желтые, то зеленые сверкающие следы трассирующих пуль из скорострельных пушек

и пулеметов.

— Быстро вверх, в облака! — крикнул Штепенко. Наверное, оттуда, из стеклянной кабины штурмана, лучше всего можно было видеть этот жуткий фейерверк.

Самолет задрожал, наши стрелки начали поединок с наземными огневыми точками. И вдруг…

— Четвертый мотор горит! — взволнованно доложил борттехник Дмитриев.

— Ликвидировать пожар! — дал я команду, а сам оглянулся направо, где за последним мотором в ночных облаках тянулся длинный хвост огня и дыма. Через некоторое время я с облегчением заметил, что пламя понемногу потускнело, скрылось в белесоватой дымке. Может, все еще обойдется благополучно…

Но нет. Штепенко, который из своей кабины видел лучше, чем я со своего места, передал:

— Пожар не прекращается…

Что делать? В мозгу мелькали тревожные мысли… Линия фронта теперь наверняка позади… Мы ошиблись во времени пересечения ее (после более чем девятичасового полета) лишь на несколько минут. Пустяковый промежуток времени, но для нас он оказался роковым. Мы спустились под облака как раз над линией фронта, немного севернее города Калинина, где противник всеми силами старался переправиться через Волгу. И там нас постигло это несчастье…

Положение становилось критическим. За мотором, на расстоянии всего лишь полуметра, находится бензобак. Когда сгорит вмонтированная между ними огнезащитная перегородка (я уже знал, как горит в воздухе перекаленный металл: стальной лист толщиной два-три миллиметра полыхает, как береста, ведь при движении самолета кислород подается как кузнечными мехами), то огонь в несколько мгновений справится также с алюминиевым бензобаком и взрыв разнесет крыло самолета…

Что происходило в эти часы на командном пункте нашего полка?

Хотя на выполнение боевого задания отправился только один экипаж, командир полка и весь штаб во главе с начальником штаба Иващенко остались ждать сообщения от наших радистов.

Как обычно, приходили лаконичные шифрованные радиограммы: «Прошли ИПМ», «Пересекли линию фронта», «Прибыли на цель». И наконец: «Задание выполнено. На объекте осталось два больших очага пожара».

— Молодцы ребята! — с облегчением сказал полковник Лебедев, вставая. — Арефий Никитич, — обратился он к

начальнику штаба, — ты останешься здесь, я пойду прилягу немного. Когда они пересекут линию фронта, позвони мне.

Выходя из командного пункта, полковник увидел две прижавшиеся к стене фигуры. Подойдя ближе, он узнал мою жену Фросю и Мотю Штепенко. Обе они работали в штабе.

Стало обычным, что каждый раз, когда наш самолет отправлялся выполнять очередное задание, жены ждали нас в штабе до той самой минуты, когда узнавали, что мы благополучно приземлились. Ждали они и на сей раз.

— Что вы грустите? Все в порядке: ребята выполнили задание и спешат уже домой, — успокоил полковник женщин.

— Мы все же подождем, — ответила Фрося.

И каждый раз тревога и беспокойство покидали наших жен лишь тогда, когда самолет с большим номером «4» на хвосте останавливался на опушке под маскировочной сеткой. А пока это место под прикрытием сосен пустовало, покоя в их сердцах быть не могло.

Наше положение стало критическим, мы оказались на грани гибели.

— Всем покинуть самолет, — приказал я. — Меня сразу же охватило чувство облегчения, как всегда, когда в сложной ситуации решение принято.

Я уменьшил мощность моторов и установил автопилот так, чтобы самолет, снижаясь, не менял направления. Краем глаза я увидел, как из люка кабины штурмана выпрыгнул Штепенко, следом за ним — еще двое. По сквозняку я догадался, что и второй пилот за моей спиной открыл люк, и, бросив взгляд в эту сторону, я успел увидеть только подметки его унтов.

Горячий дым, пахнувший гарью, проник из полости правого крыла, грозя удушьем. Медлить больше нельзя. Резким движением я распахнул люк над головой. Встал на сиденье и изо всех сил оттолкнулся ногами. Меня сразу же подхватила струя воздуха. Началось свободное падение спиной к земле.

Когда-то, много лет назад, в Оренбургском авиационном училище я был инструктором по парашютному делу. Там мне часто приходилось прыгать. Теперь мне очень пригодились полученные там знания и навыки. Я был совершенно спокоен и уверен в себе. Я разыскал кольцо и дернул его. В следующее же мгновение послышался резкий хлопок, и я повис под парашютом уже в нормальном положении: головой вверх, ногами вниз.

Очевидно, мы находились довольно высоко, когда выпрыгнули из самолета, ибо спуск, как мне показалось, длился слишком долго. Наконец уже можно было кое-что различить

внизу. Серой широкой лентой вилась река. Волга. Ветер нес меня как раз вдоль нее. Только этого мне не хватало! Я никогда не мог похвастать своим умением плавать, не говоря уж 6 плавании в меховой одежде! Я схватился за стропы парашюта и потянул их. Это помогло, и теперь я опускался в направлении левого берега реки. Еще немного! Еще! И вот подо мной уже чернеет земля! Но мои беды еще не кончились. Еще не успев понять, что земля уже совсем под ногами, я больно стукнулся об нее. Оказалось, что ночной прыжок и прыжок при дневном свете — совершенно разные вещи. Ударившись ногами о землю, я оказался в следующий миг снова в воздухе, но теперь уже почему-то ногами к небу! И тогда — второй удар, на этот раз головой о землю, так что искры из глаз полетели. Я быстро схватился за стропы парашюта, к счастью, правильно — за нижние. Купол, надутый сильным ветром, потащил меня по земле. Подтянув нижние стропы купола, я с большим трудом «погасил» его.

Я поднялся на ноги, свернул парашют комом, схватил его в охапку и осмотрелся.

Земля. Под ногами — очевидно недавно вспаханное, теперь подмерзшее поле. А в стороне, на расстоянии всего нескольких десятков метров, черный обрыв речного берега.

Я завязал шелковый купол парашюта узлом, перебросил его через плечо и направился в сторону деревни. Земля была неровной, усеянной кочками, так что идти в больших летных унтах с войлочными подметками было не особенно удобно. Через некоторое время, когда ряды построек впереди вырисовывались уже яснее, я почувствовал, что ступать на левую стопу становится все больней. С каждым новым шагом боль усиливалась, становилась все мучительнее. Наконец я вообще не смог идти и сел. Ну что ты скажешь!

Я положил свою ношу на землю и в поисках помощи осмотрелся вокруг. Вдалеке, как мне показалось, что-то двигалось. Человек это или что другое, определить из-за темноты я не мог. На всякий случай сунул два пальца в рот и хотел свистнуть. Но не тут-то было! Первая попытка вызвала адскую боль: при приземлении я сильно ушиб челюсть. С грехом пополам я все же издал что-то вроде свиста и внимательно прислушался. Издали донесся оклик. Я с трудом поднялся. Боясь ступить на совсем уже разболевшуюся ногу, я помахал краешком материи парашюта.

Темный силуэт направился в мою сторону, время от времени подавая голос. Это оказался Штепенко!

Я взвалил узел на правое плечо, а левой рукой обнял Сашу за шею, и мы двинулись в путь.

Так с трудом мы и двигались. Время от времени Штепенко давал волю своему могучему голосу. Это помогло — еще один член экипажа, Гончаров, отыскал нас. Сразу стало легче: Гончаров взял мою ношу себе и поддерживал меня справа.

Мы добрались до первых домов. Я опустился на крыльцо ближайшего из них. Штепенко пошел на разведку: узнать, где находится сельсовет или правление колхоза. Оказалось, что недалеко, всего через несколько домов.

С большим трудом вскарабкавшись по высокой лестнице, мы хотели войти, но дверь была заперта. Мы долго стучали, и дверь открыли. Какой-то бородач с взъерошенными волосами появился перед нами. Он долго рассматривал нас.

— Кто вы такие? — спросил он наконец.

— Летчики. Из загоревшегося самолета. Выпрыгнули с парашютами, — ответил Штепенко. — У командира что-то с ногой. Впустите нас, он не может больше идти.

— Предъявите документы! — строго потребовал бородач.

Мы протянули ему наши удостоверения. Мужчина долго изучал документы, прежде чем вернуть их нам.

— Входите, я сейчас же пойду позову председателя колхоза. — Затем он зажег стоявшую на столе керосиновую лампу без стекла.

Ребята помогли мне сесть на скамейку у стола.

Тем временем бородач успел уже одеться и вышел. Штепенко пошел с ним, надеясь встретить других членов экипажа, которые могли прийти в деревню.

Первым прибыл старшина Михаил Жила. Он опустился па крышу одного из домов на краю деревни.

Несмотря на то, что нога и челюсть у меня мучительно болели, я не смог удержаться от смеха, когда Жила с украинским акцентом рассказывал о подробностях своего приземления. Сильный порыв ветра занес его в последний момент на крышу избы, покрытой тонким слоем соломы. Мало того, что он с ходу пробил кровлю, он провалился и сквозь потолок из тонких жердей… Когда его ноги коснулись наконец земляного пола избы, перед ним оказалась большая печка, с которой на него смотрела пара испуганных глаз. В тот же миг лежавшая на печке старушка испуганно заголосила. Понадобилось немало времени, чтобы разъяснить старушке, кто он и откуда. Наконец хозяйка успокоилась и даже угостила незваного гостя молоком…

Штепенко организовал поиски летчиков, и через некоторое время весь экипаж собрался у нас. А радоваться было нечему в тот октябрьский день: ребята получили серьезные повреждения, были и переломы костей. Хозяйка, которая после ухода бородача

вышла к нам из соседней комнаты, старалась сделать все возможное для облегчения нашего положения.

От нее мы узнали, что на расстоянии примерно часа езды находится маленький районный центр Кашин и что там есть больница.

Наконец прибыл и председатель колхоза. Он тоже долго изучал наши документы. Затем медленно вымолвил:

— Л-люди и лошади ус-стали… Завтра постараемся отвезти вас в Кашин…

— Что значит «завтра»? Нам необходима неотложная медицинская помощь!

У меня не вспыльчивый характер, но в этот раз я рассердился не на шутку, тем более что от пришедшего разило самогоном. И то, как у него заплетался язык, доказывало, что октябрьский праздник он отметил сильнее, чем, может, надо было. Ну да ладно!

Я тут же сам понял, что резкость моя была излишней, и добавил спокойнее:

— Так не пойдет. Надо найти несколько лошадей с телегами. Вы же сами видите, некоторые из нас в таком состоянии, что следует немедленно оказать медицинскую помощь.

Председатель невнятно бормотал что-то. Я вынужден был снова повысить голос:

— Пошлите тотчас же этого товарища…

— Он наш бухгалтер. — Председатель старательно выговаривал это слово.

— Ладно, пусть будет бухгалтер. Пошлите его тотчас же за лошадьми и велите отвезти нас в Кашин.

Так дело пошло на лад, и бородач бухгалтер поспешил за лошадьми. Председатель хотел было последовать за ним, но Штепенко схватил его за рукав.

— Посидите, посидите спокойно. Поговорим немного, пока подводы будут готовы. Успеете еще выспаться.

Ну и Саша! Сообразил наладить дело таким образом, что председатель останется у нас заложником, пока все не будет улажено.

Сидим.

Ждем.

Время тянется томительно.

Было уже далеко за полночь. Только около трех часов мы услыхали грохот телег, подъехавших к дому.

Две телеги с высокими бортами для возки сена. В каждую запряжено по две лошади. Дно покрыто толстым слоем соломы. Спасибо бородачу!

Ребят, кто пострадал посерьезнее, положили на солому, затем посадили меня, и телеги со скрипом направились к Кашину.

Дорога оказалась не такой уж страшной, за час мы добрались. Точно так, как рассказывала хозяйка.

Видимо, возчики хорошо знали город: они остановились около здания с вывеской «Больница». Штепенко сразу же поспешил на разведку. Через некоторое время мы увидели его снова на крыльце, а с ним был седовласый, с козлиной бородкой мужчина в белом халате. То, что произошло мгновение спустя, удивило нас, измученных тяжелой дорогой и болью. Этот мужчина в белом халате, очевидно врач, сразу же начал ругаться: дескать, всякие типы в праздник тревожат порядочных людей…

Пришлось разъяснить, кто мы и в чем нуждаемся.

— Мест больше нет. — Козлиная борода немного успокоилась. — Придется довольствоваться коридором.

— Коридор так коридор, — ответили мы примирительно. — Мы люди военные, неприхотливые.

Доктор что-то пробормотал себе под нос. Довольно скоро пострадавшие лежали на чистых простынях в кроватях. Я тоже. Только те из экипажа, кто не пострадал при приземлении, расположились в коридоре, но на удобных матрасах.

Вокруг нас захлопотали врачи и сестры, запахло лекарствами, появились бинты.

Когда очередь дошла до меня и молоденькая женщина-врач принялась осторожно ощупывать мою опухшую ногу, я с большим трудом удержался от крика: острая боль пронзила мое тело.

— Кажется, разрыв сухожилия, — отдернула она свою руку, — может быть, есть и перелом… Волноваться, во всяком случае, нет оснований, — успокоила она меня нежной улыбкой.

И в самом деле, когда врачи и сестры вышли из палаты, боль в ноге, казалось, стала несколько терпимее. И когда вошла пожилая женщина, я спросил уже совершенно бодрым тоном:

— Скажите, а что это за деятель у вас тут — эта козлиная борода?

— Он главный врач нашей больницы и известный хирург. Если бы вы знали, какие у него золотые руки!

Женщина дала каждому чистое полотенце и собралась было унести нашу одежду и обувь, сваленную в углу палаты.

— Куда вы все это несете? — забеспокоился Дмитриев. — Потом не найдешь…

— Не беспокойтесь, все будет в целости и сохранности. У нас никогда ничего не пропадало, а теперь одежда даже остается. — Она тяжело вздохнула и провела рукой по глазам: — Не хватает уже слез, чтобы плакать вместе с матерями умерших тут

сыновей…

Затем в палату вошел главный врач. Следом шли две санитарки с алюминиевыми мисками на больших подносах. Запахло чем-то вкусным. Большие карманы халата главного врача подозрительно оттопыривались. Подойдя к моей постели, он вытащил из одного кармана пузатенькую бутылку, взял с тумбочки стакан и наполнил его до половины.

— Чистого или с водой? — деловито спросил он.

— Водой запьем, — поспешил ответить за меня Штепенко.

Лицо Саши приняло блаженное выражение, когда на его тумбочку поставили миску с гречневой кашей и довольно большой котлетой.

— Вилок, ножей у нас нет, не взыщите, — сказали нам санитарки, извиняясь, и положили на столы деревянные ложки.

— Это ничего, главное, есть что есть, — сказал Петр Мосалев, который до сих пор не вымолвил ни слова.

Главный врач налил теперь в другой стакан воды и поставил его рядом с первым.

— С праздником! — чокнулся он бутылкой о мой стакан.

Содержимое стакана обожгло мне горло. Задержав дыхание, я схватил стакан с водой и сделал большой глоток. Пожар в горле утих. А четырехугольная бутылка продолжала путь, и каждый получил свою долю.

Таким был для нас на этот раз октябрьский праздник.

Проснувшись на следующее утро, я обнаружил, что нога у меня распухла и стала похожа на бревно.

— Ничего, это пройдет, — успокаивала меня пожилая женщина-врач с седыми локонами. — Полежите месяц-полтора и сможете опять идти в бой.

Месяц-полтора! Так долго проваляться в больнице! Нет уж, я встану на ноги пораньше!

— Скажите, пожалуйста, откуда можно было бы послать телеграмму в полк? — спросил я у врача.

Женщина подумала немного и сказала, что это, может быть, удастся сделать в городском отделе НКВД.

После долгого спора Штепенко дали наконец разрешение получить одежду, и он пошел, чтобы отправить телеграмму. Эта простая, казалось бы, процедура заняла столько времени, что Саша вернулся только после обеда.

Начались томительные больничные дни. Главный врач действительно оказался чудесным человеком и сделал для нас все, что мог. Весь экипаж (и те из нас, кто не пострадал ни от пуль, ни от ночного прыжка с парашютом) жил в больнице, с нетерпением ожидая штабной самолет, который отвез бы нас на

родной аэродром.

Прошла неделя. Люди волновались. Некоторые намеревались уже отправиться в полк на свой страх и риск, но по настоятельной рекомендации главного врача («подождите еще пару дней») все же остались.

Прошло уже десять дней с тех пор, как мы отправили телеграмму.

— Саша, может быть, ты не дал телеграмму?.. — подозрительно спросил Вася Богданов.

— Ну знаешь! — рассердился Штепенко. Он снова выпросил у врача свою одежду и пошел разузнать, в чем же все-таки дело. На этот раз он вернулся довольно быстро и сообщил, что телеграмма была отправлена, но когда — этого он, к сожалению, узнать не смог.

Перенесемся, однако, снова в наш полк.

Командир полка проснулся и с удивлением увидел, что на улице уже светло. Он с нетерпением схватил телефонную трубку и закрутил ручку.

— КП? Иващенко? Почему ты не позвонил? «Четвертый» уже дома?

— О «четвертом» нет никаких сведений… Последний раз связь была установлена, когда он был над Осташковом. А потом ничего…

Лебедев быстро оделся и поспешил на командный пункт. По дороге он снова встретил Фросю и Мотю. Глаза женщин были красными от слез. С немым вопросом смотрели они на полковника. Но что мог он им сказать?.. С момента вылета прошло уже много времени, и находиться в воздухе самолет не мог: горючее уже давно кончилось… Где же он мог сейчас быть? Что случилось?

— Не убивайтесь так сильно, они, наверное, приземлились на каком-нибудь другом аэродроме. Скоро обязательно получим сведения о них. Идите домой и отдыхайте. Как только что-нибудь разузнаем, я сразу же пошлю вестового, — постарался утешить женщин Лебедев.

Женщины нехотя повернули к казармам. А Лебедев поспешил на командный пункт.

— Ну как? — спросил он еще в дверях.

— Пока ни слуху ни духу, — озабоченно ответил начальник штаба. — Я опросил все ближние аэродромы, но никто о них ничего не знает. Говорил я и со штабом противовоздушной обороны Москвы, на этих аэродромах они тоже не приземлялись. Мне сказали только, что севернее Калязина видели горящий

самолет, летевший на восток…

Итак, никакой ясности. Все возможности были исчерпаны, не осталось надежды узнать что-либо о судьбе нашего самолета. Оставалось только с тяжелым сердцем подписать доклад вышестоящему штабу, где после описания результатов выполнения боевого задания стояла лаконичная фраза: «Самолет на свой аэродром не вернулся».

Прошла неделя, подходит к концу и вторая. И вдруг — телеграмма из Кашина!

Можно представить, какую радость она вызвала у всех!

Полковник Лебедев приказал немедленно подготовить штабной самолет и сам полетел к нам.

Велико было наше удивление, когда под вечер в палату вошел наш полковник в белоснежном халате.

— Ну, ребята, быстро одевайтесь — и домой! — бодро воскликнул он, энергично пожимая каждому руку.

— Темнеет уже, — усомнился Штепенко в возможности отправиться в путь.

Лебедев разразился смехом:

— Пара педель праздной жизни — и вы уже успели забыть, что летать можно и ночью!

На лице у Штепенко мелькнула улыбка:

— Не привыкли летать на таком «таксомоторе».

Все дежурившие в тот день врачи, сестры и санитарки во главе с главным врачом пришли провожать нас. Видавший виды больничный автобус уже тарахтел у крыльца. Мы от всего сердца поблагодарили этих замечательных людей, которые так заботились о нас.

В тот же вечер мы были на своем аэродроме. На крыльце полкового госпиталя вместе с Фросей и Мотей нас встречали начальник медицинской службы полка Раковщик, врач Завьялов и медсестры Нина, Ася и Люда.

…Позже, когда мне пришлось писать подробный отчет о полете для штаба полка, я постарался припомнить все подробности этой истории. Насколько помню, перед тем как выпрыгнуть, я остановил моторы и выключил зажигание… Но случилось необъяснимое: через некоторое время прибыло сообщение, что в нескольких десятках километров восточнее Кашина спланировал и приземлился самолет без экипажа!

Так и осталось неясным, погас ли пожар на самолете случайно, сам по себе, или его потушили люди, нашедшие самолет… Это был своего рода «летучий голландец» в воздушном море!

На место выслали бригаду техников, которые сменили мотор,

заменили сгоревшее покрытие крыла новым и снова сделали самолет пригодным к полетам. Вскоре самолет занял свое место на опушке соснового леса под маскировочной сеткой.

Наш «ремонт» длился гораздо дольше. Прежде чем срослись кости и сухожилия, прошло почти полтора месяца.

Полет в Англию

В солнечный апрельский день командующий авиацией дальнего действия генерал-лейтенант авиации Голованов вызвал меня и командира другого экипажа Асямова (тоже бывшего полярного летчика) вместе со штурманами Штепенко и Романовым к себе.

Генерал предложил нам присесть, а сам стал медленно широкими шагами расхаживать по мягкому ковру.

— Мы решили поручить вам полет за рубеж. Тщательно проверьте самолеты и приведите их в образцовый порядок. О времени полета узнаете позже.

То, что мы услышали, было для нас полной неожиданностью. Мы и думать не могли о таких полетах. Наверное, удивление отразилось и на наших лицах, и генерал с улыбкой посмотрел на нас.

Спустя много лет выяснилось, что генерал Голованов дал нам это задание в соответствии с распоряжением И. В. Сталина.

— Как вы думаете, сколько потребуется времени, чтобы слетать в Квебек, побыть там пару дней и вернуться? — спросил Сталин в конце одного из совещаний.

Генерал ответил, что при самых благоприятных условиях можно совершить такой перелет за десять — двенадцать дней.

— А при неблагоприятных?

— Вряд ли можно вообще ответить на этот вопрос, товарищ Сталин. Даже летчику, умеющему летать в любых погодных условиях, могут отказать в разрешении на посадку, — ответил генерал Голованов.

Удовлетворил ли этот ответ Верховного Главнокомандующего, неизвестно, но спустя несколько недель, беседуя с генералом с глазу на глаз, он спросил снова:

— Как можно лучше и быстрее всего слетать в Вашингтон?

Генерал не смог ответить сразу и попросил время, чтобы обдумать возможные варианты маршрутов. И. В. Сталин согласился и велел держать все в строжайшей тайне.

Генералу было нелегко выполнить задание так, чтобы никто ни о чем не догадался. Ведь в его рабочий кабинет постоянно приходили офицеры штаба. А если на столе генерала разложены

карты обоих полушарий, то не надо быть особенно догадливым, чтобы понять; готовится что-то необычное.

Взвесив ряд возможных вариантов полета, генерал отдал предпочтение маршруту, начинающемуся в Москве, проходящему через Великобританию, Исландию, Канаду в Вашингтон. Этот маршрут был самым коротким, а самым безопасным генерал считал его как раз по той причине, что он проходил через линию фронта и над оккупированной территорией. Даже в том случае, если противнику удалось бы узнать, что один из руководителей Советского государства полетит в Америку, никому не пришло бы в голову, что выбран такой рискованный маршрут.

Когда генерал доложил об упомянутом маршруте полета в Кремле, это вызвало большое удивление. «Как? Через захваченную врагом территорию? И речи быть не может!»

Но И. В. Сталин решил иначе. Выслушав соображения генерала, он счел их обоснованными и предупредил еще раз: об этом полете никто ничего знать не должен!

Даже генерал Голованов тогда еще не знал, что президент Соединенных Штатов Америки Франклин Рузвельт предложил И. В. Сталину направить в Вашингтон В. М. Молотова. 20 апреля 1942 года И. В. Сталин ответил президенту: «Советское Правительство согласно, что необходимо устроить встречу В. М. Молотова с Вами для обмена мнений по вопросу об организации второго фронта в Европе в ближайшее время. В. М. Молотов может приехать в Вашингтон не позже 10–15 мая с соответствующим военным представителем.

Само собой понятно, что Молотов побудет также в Лондоне для обмена мнений с английским Правительством».[3]

Несколько следующих дней наши экипажи провели в напряженных хлопотах. Мы приводили самолеты в порядок, тщательно готовили их к полету. Техники и инженеры проверяли каждую гайку и шайбу, прислушивались к работе моторов. Наконец сверкающие чистотой боевые самолеты стояли на опушке леса, готовые к взлету.

Стал известен и конечный пункт полета — Англия.

Асямов под большим секретом рассказал мне, что наше правительство купило в Англии большие четырехмоторные боевые самолеты и что нам придется в ближайшем будущем повезти туда экипажи, состоящие из летчиков гражданской авиации, которые будут перегонять эти самолеты. Предстоявший полет был якобы задуман для того, чтобы начальство могло решить, правильно ли выбран маршрут, и чтобы проверить, справимся ли мы с подобным заданием.

Вечером 26 апреля 1942 года, когда мы с Асямовым

доложили полковнику Лебедеву о готовности самолетов и экипажей, последний неожиданно сообщил нам, что полетит только один самолет — самолет Асямова.

У меня сразу испортилось настроение.

— Ну-ну! Не вешай носа, я же еще не закончил, — заулыбался полковник. — Оба самолета держать в готовности к вылету. Если у самолета Асямова обнаружится какая-нибудь техническая неполадка, полетит ваш самолет. Во всяком случае, полетите вы оба вместе со своими штурманами, а командиром будет тот, на чьем самолете вы полетите.

Это уже совсем другое дело! Мое настроение заметно улучшилось.

28 апреля был получен приказ: вылет вечером.

Прибыли и пассажиры — четыре человека, среди них В. Н. Павлов из Народного комиссариата иностранных дел.

Погода стояла по-настоящему осенняя: по низкому небу мчались мрачные стаи облаков, временами моросил дождь. К вечеру небо сделалось тусклым, свинцовым.

Тягач медленно отбуксировал самолет Асямова на бетонную взлетную дорожку, а мой стоял в готовности на опушке. И там было все в порядке: моторы опробовали, экипаж в ожидании.

— По местам! — скомандовал Асямов.

Экипаж быстро занял свои места. Я залез в кабину, пристроился на месте второго пилота за спиной Асямова и занялся подгонкой ремней парашюта.

— Завести моторы! — послышалась новая команда. Все четыре винта послушно пришли в движение. Борттехник Масюк довольно улыбался: на задание полетит все-таки его самолет!

— Все в порядке, самолет к взлету готов! — доложил он через некоторое время Асямову.

Проверив еще раз работу всех моторов, Асямов крикнул в микрофон:

— Иду на взлет!

Сначала медленно, затем все быстрее и быстрее мчался самолет по бетонной взлетной дорожке. Лес неподалеку от аэродрома несся навстречу нам с бешеной скоростью… Но самолет уже устремился в воздух, и верхушки сосен погрузились в темную пропасть.

— Убрать шасси! — скомандовал Асямов. Большие, диаметром полтора метра, колеса как бы сами собой убрались под крылья самолета.

Нас окружала кромешная тьма. Мы летели в облаках. Видны были только светящиеся стрелки на приборной доске.

— Проходим исходный пункт маршрута, — сообщил второй

штурман Романов, когда мы все еще набирали высоту в беспросветной темноте облаков.

— Кто это тебе сказал? — усмехнулся Асямов. — Я лично никаких ориентиров не вижу.

— Что значит «не вижу»? — удивился Сергей. — Только что мы были над радиомаяком Загорска.

— Так бы и сказал сразу, — проворчал Асямов добродушно. — У меня же нет радиопеленгатора.

Маленький подмосковный город Загорск был для нас постоянным исходным пунктом, хотя там и не было аэродрома. Чтобы не выдать местонахождения своего аэродрома противнику, даже если бы маршрутная карта полета случайно попала к нему, начало маршрута всегда наносили на карту от Загорска. Курс и другие расчеты на полет от аэродрома до этого исходного пункта каждый знал наизусть. Поскольку для всех боевых взлетов исходным пунктом являлся Загорск, то можно было не опасаться, что пилот забудет, как выйти к нему.

Самолет поднимался все выше. Спокойно гудели моторы. Все было как обычно, как обычно у летчиков.

Темный мешок туч начал рваться: время от времени мелькали далекие звезды. Еще несколько минут — и мы окончательно оторвались от мутной массы облаков.

Свежее чистое небо. Наверху искрятся мириады звезд. Тишина.

Тишина? Это только кажется. Где-то под этими безразличными облаками наши бойцы сражаются не на жизнь, а на смерть, отражая натиск вражеских танков.

Судя по времени, мы должны были уже пролетать над линией фронта. Так оно и было. Сквозь редкие облака прорезались потерявшие уже свою яркость Струи света вражеских прожекторов, воздух трамбовали разрывы снарядов, трассирующие пули нервно чертили светящиеся линии… Все это было обычным для военного времени, делом повседневным.

Подобные «концерты» нас особенно не тревожили. Самолет был уже на высоте более пяти тысяч метров.

Облачный покров не мог полностью скрыть жгучие раны терзаемой земли — красное зарево тут и там напоминало вулкан, начавший извержение. Горели наши города и села…

Верхний край облачного покрова поднимался все выше. Когда, по расчетам, мы были над средней частью Балтийского моря, стрелка высотомера показывала уже 7500… Временами мы мчались сквозь верхнюю кромку высоко поднявшихся облаков, но оставаться в них у нас не было никакого желания — здесь на нас могла обрушиться целая куча неприятностей. Самолет мог

обледенеть и потерять управление, даже развалиться в воздухе. При обледенении к тому же чрезвычайно трудно пользоваться радиосвязью и средствами радионавигации.

Вскоре впереди справа глубоко под нами замерцало множество далеких огоньков, свет которых был заметен сквозь облака.

Южный берег Швеции.

Конечно, подданные шведского короля, будучи гражданами нейтрального государства, могли позволить себе роскошь пользоваться ночью электрическим светом. Нам, вот уже в течение почти целого года вынужденным жить и работать в кромешной тьме ночей, подобное казалось далеким воспоминанием…

Это зрелище мы могли наблюдать не более часа, и опять южная часть Скандинавского полуострова окуталась темнотой.

Мы летели над фьордами Норвежского королевства, страны прославленных некогда викингов, землю которой теперь топтали нацисты.

На побережье Норвегии танцевали вихри пламени, освещенная огромным пожаром опушка леса меняла цвет и форму самым фантастическим образом. Когда пламя уменьшалось, лес отодвигался и темнел, а когда оно увеличивалось — светлел и приближался, как будто хотел рассмотреть, что пожирал огонь.

И Норвегия осталась позади. В отдалении слева мелькал прожектор — там было побережье Дании, разделявшей участь Норвегии.

Впереди, на серой и однообразной поверхности моря, показались огни.

— На курсе корабли! — доложил Штепенко.

— Обходить справа! — скомандовал Асямов.

Мы сменили курс. Стараясь увидеть корабли в море, пристально вглядывались в темноту. Вскоре мы разглядели их. Один… еще один… третий… четвертый… Целый караван двигался в направлении побережья Норвегии.

На мачтах горели огни. Значит, это корабли гитлеровцев.

Штурманы нанесли на карты курс кораблей, численность и координаты.

Караван остался позади, и мы снова легли на прежний курс.

Вдали, очень далеко впереди, похожие на звезды, мерцали огни прибрежных маяков на Британских островах. Ночью они казались довольно близкими, однако на самом деле до них было не менее трехсот — четырехсот километров.

Синоптики предсказали нам встречный ветер. Согласно договоренности с англичанами, приземлиться мы должны были

рано утром. Соответственно полученным от синоптиков данным мы начали полет пораньше. А теперь возникли трудности. Ветер оказался попутным и к тому же сильным. Наши расчеты не оправдались, и мы прибыли к побережью Шотландии почти на два часа ранее условленного времени!

На аэродроме, где мы должны были приземлиться, не было видно никаких признаков жизни, царила полная темнота. Немного южнее, на берегу Эдинбургского залива, работал ночной аэродром. Время от времени там мигал большой зеленый глаз прожектора. Казалось, он зовет нас приземлиться там.

— Может быть, попытаемся? — спросил я у Асямова. И тот направил самолет к аэродрому, сделал на довольно небольшой высоте круг, но затем снова набрал высоту.

— Ничего не выйдет, этот аэродром для таких, как наш, самолетов слишком мал. Придется все-таки ждать утра.

Так мы крейсировали вдоль восточного берега Шотландии, временами пролетая и над аэродромом, где должны были приземлиться.

Когда начало светать, мы с ужасом увидели, что «наш» аэродром еще только строится! Взлетно-посадочная полоса была, правда, готова, но все пространство вокруг нее было забито десятками всевозможных строительных машин, беспрестанно снующих во всех направлениях.

Наконец, когда окончательно рассвело, на одном конце посадочной полосы разложили посадочный знак, и вскоре наш гигантский самолет уже катился по гладкому бетону. Как только самолет остановился, к нему со всех сторон ринулись велосипедисты. Они кричали, размахивали руками и флажками, пытаясь что-то объяснить нам.

Затем прибыл дежурный офицер (это мы поняли по повязке на его левом рукаве) и помог найти для стоянки нашего самолета место. Моторы остановились, и мы вылезли. Теперь можно было с наслаждением размять затекшие руки и ноги.

Нас окружили шотландские и английские офицеры. Прибыли и переводчики — для командиров офицер, для остального экипажа сержант.

Командир базирующейся здесь истребительной части полковник Уильямс пригласил нас выпить кофе. Мы сразу же согласились. Раннее утро было прохладным, к тому же, проведя в воздухе одиннадцать часов при двадцатиградусном морозе, мы основательно продрогли.

Казалось, что авиационный городок расположен совсем близко, но, чтобы туда добраться, пришлось долго кружить вокруг аэродрома. Недавно построенная дорога вилась между полями и

лугами, поворачивая то направо, то налево, и была настолько узкой, что две машины едва могли там разъехаться. Мы долго гадали и никак не могли понять, зачем понадобилось делать дорогу такой извилистой. Наконец я решил спросить об этом у полковника.

Он ответил:

— Ничего не поделаешь, земля является частной собственностью фермеров. Государство не может прокладывать дорогу прямо через их землю, пришлось вести ее по пограничным межам…

— А как обстоит дело на поле битвы, на линии фронта… словом, там, где возникает необходимость рыть траншеи и окопы? Разве тогда государство тоже каждый раз должно спрашивать разрешения у фермеров? — задал я новый вопрос.

Переводчик-офицер притворился, будто не слышит мой вопрос, и стал быстро-быстро объяснять что-то Асямову…

Внешний вид авиационного городка был довольно неприглядным: временные деревянные постройки типа бараков, покрытые толем; довольно большие окна. Кругом остатки разнообразных строительных материалов, кучи гравия и песка, дранки и щепки. Однако при входе в дом сразу бросалась в глаза хорошая обстановка комнат, мягкая мебель, ковры, на стенах картины.

Мы умылись, немного привели себя в порядок и вошли в гостиную. В углу в традиционном английском камине уютно пылал огонь. Для наших окоченевших от холода рук и ног это было как нельзя кстати. Мы полукругом уселись перед камином.

Сразу же появился солдат с большим подносом, на котором выстроились стаканы, чашки, чашечки, целая батарея бутылок. Полковник Уильямс сам наполнил стаканы и торжественно предложил тост за победу над гитлеровцами, за Красную Армию и традиционный тост летчиков «Happy landings»[1].

Вдруг шум голосов умолк, наши хозяева встали. Мы последовали их примеру. Вошел седоволосый человек невысокого роста в форме высшего офицера английской авиации. Он сразу подошел к нам и пожал каждому руку.

Командующий округом вице-маршал авиации Эндрюс, — представил его переводчик.

— Как прошел полет? Какая была погода? — Этими обычными для летчиков вопросами начал разговор вице-маршал.

Когда в ходе беседы, переходя с одной темы на другую, мы рассказали Эндрюсу о кораблях, которые видели у побережья Норвегии, вице-маршал заметно оживился. Он отдал одному из присутствующих офицеров какое-то приказание и попросил нас

сообщить точное местонахождение каравана. Офицер сразу же нанес наши данные на свою карту и быстро вышел.

В тот момент подошел полковник Уильямс и сказал несколько слов переводчику.

— Мистер Уильямс просит сообщить, что самолет, на котором вас доставят в Лондон, в вашем распоряжении, — обратился к нам переводчик.

Мы допили кофе, поблагодарили за радушный прием и попрощались. На аэродром мы поехали, делая опять те же самые заячьи петли, на этот раз в противоположном направлении.

Нас уже ожидал пассажирский самолет «фламинго», десятиместный, с необычайно высоким шасси. Последнее обстоятельство придавало ему некоторое сходство с розовой южной птицей, именем которой он и был назван.

Кстати, самолет был снабжен оригинальными и довольно удобными парашютами: пассажир, сев в кресло, пристегивает себя к нему ремнями и даже не замечает расположенного за сиденьем парашюта, лишь поднявшись, он чувствует его у себя на спине.

Штепенко и я заняли места с правой стороны, предполагая, что, если самолет движется на юг, то есть в направлении Лондона, слева можно будет увидеть лишь волны Северного моря, а справа удастся полюбоваться Шотландией и Англией.

Моторы загудели как бы сами собой. Пробежав несколько сот метров по взлетной дорожке, самолет плавно взмыл в воздух.

Мы с интересом рассматривали землю, проплывавшую внизу. Бросалось в глаза, что как шотландцы, так и англичане вспахивали во время войны каждый клочок земли. На пограничных межах можно было видеть каменные ограды, отделявшие землю одного фермера от земли другого. Серыми лентами извивались каналы и шоссе.

Когда самолет летел еще сравнительно низко, мы заметили, что на полях и в огородах работали в основном мужчины. Женщин можно было увидеть очень редко. «Вот тебе и второй фронт! — подумал я про себя. — Вместо того чтобы сражаться с оружием на фронте, наши союзники предпочитают сажать цветную капусту!»

Конечно, ведь это было прибыльным делом: цены на овощи не подлежали правительственному контролю, а в результате общей нехватки продуктов, вызванной морской блокадой, цены на черном рынке резко подскочили.

— Эндель, — прервал мои думы Штепенко, — смотри, сколько аэродромов!

Действительно, теперь и я увидел густую сеть аэродромов. В любой момент пребывания в воздухе можно было заметить на

горизонте по крайней мере два-три аэродрома. Заметив наш интерес к ним, офицер-переводчик довольным тоном сказал:

— У нас в Англии столько аэродромов, что в случае аварии летчик всегда имеет возможность приземлиться на одном из них.

Напоминающая паутину сеть дорог густо покрывала всю поверхность Британских островов. По многочисленным каналам тянулись караваны барж. Вдоль берега канала, таща за собой баржи, двигался по рельсам электровоз.

Был яркий, солнечный весенний день. Воздух хорошо прогрелся, и самолет в воздушных потоках довольно сильно болтало. Знаменитых английских туманов, о которых я знал из книг Чарльза Диккенса, в это время года не было. Воздух был удивительно чист, видимость — такая хорошая, что видна была вся Англия, от восточного до западного побережья. Далеко на западе горизонт сливался с темными водами Атлантического океана.

Двигаясь на юг со скоростью двести километров в час, мы вскоре оказались над промышленными районами Англии. Все чаще мы видели внизу города, окутанные облаками дыма. Темно-красные кирпичные корпуса фабрик и другие здания четко вырисовывались на фоне окружающей их зелени лесов и лугов. Серыми гранитными глыбами виделись нам средневековые замки, дома и стены, покрытые плесенью и мхом, поросшие кустами и деревьями.

К исходу второго часа нашего полета внизу показались утопающие в зелени большие красные здания, очень похожие друг на друга. Широкие улицы окаймлены прямыми рядами деревьев.

От переводчика мы узнали: это Лондон, точнее, северный пригород столицы Британской империи.

В моем воображении Лондон, правда, представлялся иным: дымным и покрытым сажей, туманным и мрачным. Однако, как говорят, лучше один раз увидеть, чем семь раз услышать!

Самолет пошел на снижение, описывая большую спираль. Почти задевая заводские трубы и высокие двускатные крыши, он сел на спрятавшуюся между зданиями зеленую площадку. Через несколько минут мы стояли перед аэропортом, на крыше которого прочитали название — Хэндон.

Значит, это и был Большой Лондон, его северо-западный пригород Хэндон. В нашу сторону сразу помчались машины. Сердца наши трепетно забились, когда вышедшие из одной машины люди обратились к нам на чистейшем русском языке.

Полковник Стукалов, Борисенко и другие работники советского посольства приветствовали и обнимали нас, поздравляя с успешным полетом. Затем поднялся невообразимый

шум, как на летнем птичьем базаре на южных скалах острова Рудольфа! Каждый хотел посадить нас в свою машину. Сложность заключалась в том, что нас было только четверо, а машин — семь.

Выход все же нашелся: мы обещали поочередно использовать каждую машину во время пребывания в Лондоне.

После получасовой, довольно быстрой — конечно, в наземном смысле — гонки (стрелка спидометра указывала на цифру «100») машины свернули с магистральной дороги в массивные ворота дома № 13 на Миллионер-стрит. Здесь находилось советское посольство.

Кстати, потом мы узнали, что цифра «13» в Лондоне довольно непопулярна. На многих улицах вообще отсутствуют дома с этим «несчастливым» номером.

В вестибюле здания посольства нас встретили супруга посла и первый секретарь посольства К. В. Новиков. После короткой беседы он сказал нам:

— Пообедайте, отдохните как следует, а завтра утром в удобное для вас время — до двенадцати часов — вас будет ждать товарищ Майский.

Соотечественники засыпали нас вопросами: «Как жизнь в Москве, как Ленинград?», «Какое настроение у советских людей в тылу?», «Что думают наши воины на фронте?». Десятки и десятки вопросов, в которых звучала забота о судьбе Родины, требовали ответа. Ведь мы были первыми советскими людьми, посетившими посольство после начала войны. Мы едва успевали подробно отвечать на расспросы.

В столовой, куда нас пригласили на обед, собрались почти все работники посольства. Снова посыпались вопросы. Несколько часов мы, как могли, отвечали на них и потом наконец отправились на отдых в гостиницу.

На следующее утро, хорошо отдохнув, мы поехали на приём к послу. Нас сразу проводили в его кабинет.

Товарищ Майский был один. Он поздравил нас с успешным завершением полета, дружески побеседовал с нами и пригласил на торжественное собрание, которое должно было состояться в посольстве по случаю 1 Мая.

— Здесь есть желающие познакомиться с вашим самолетом. В этом заинтересованы наши инженеры, а прежде всего — англичане. Можно это устроить? — спросил товарищ Майский на прощание.

Асямов согласился.

Желающих отправиться в Шотландию собралось столько, что самолет не смог вместить всех.

— Сергей Александрович, — сказал Романов, — в самолете

мало места, да и всем нам нет смысла лететь в Шотландию. Один из нас полетит, а другие могли бы остаться здесь, чтобы ознакомиться с Лондоном. Давайте кинем жребий, кому из нас лететь показывать самолет!

Асямов согласился. Он вынул из коробки четыре спички и обломил у одной из них головку.

— Кто вытянет спичку без головки, тот и полетит, — сказал он, пряча за спиной руку со спичками.

— Начнем с тебя! — протянул он кончики спичек в мою сторону.

Повезло, я вытащил спичку с головкой.

Романову тоже повезло.

Штепенко прищурил глаза, подумал немного и затем решительно протянул руку. И ему повезло.

— Бросили вы меня на произвол судьбы! — усмехнулся Асямов. — Ну ладно, полечу один. Покажу гостям самолет и заодно прикажу техникам подготовиться к обратному полету.

Самолет взял на борт десять человек…

Мы втроем сразу сели в машину и в сопровождении сотрудника нашего посольства начали ознакомление с Лондоном.

Прежде всего обращали на себя внимание интенсивность и темп движения. Большие красные автобусы мчались с невероятной скоростью, ловко лавируя на улицах, забитых машинами. Раскачиваясь и шатаясь, как пьяный, двигался двухэтажный трамвай. У большинства легковых машин на крыше был странный мешок, похожий на матрас. Нам сказали, что эти машины приводятся в движение газовым топливом. Одного такого мешка якобы достаточно, чтобы проехать 50–60 километров. Когда содержимое мешка кончалось, мешок заменяли другим, а старый возвращали на газовую станцию.

Мы проехали мимо известного Вестминстерского аббатства, где вот уже несколько столетий происходят коронации английских королей и королев. Эта средневековая церковь является национальным пантеоном, там много гробниц и усыпальниц королей, великих людей. Запомнилось фантастическое богатство архитектурных форм здания.

Еще одно великолепное сооружение — здание парламента. Над стенами, покрытыми каменной резьбой, возвышается стройная башня — Биг Бен, — бой часов на которой так же разделяет время на прошлое и настоящее, как у нас в Кремле на Спасской башне.

Недалеко от кафедрального собора Святого Павла возвышается монументальный памятник королеве Виктории. По мере того, как мы ехали, все чаще встречались следы варварских

налетов, совершенных гитлеровцами в 1941 году. Сначала попадались лишь отдельные разрушенные дома, затем целые кварталы, а приехав в Сити, мы увидели только руины и кучи развалин. Когда-то здесь, в центре столицы Британской империи, была сосредоточена вся коммерческая и финансовая деятельность. С утра до вечера клокотала здесь в огромных зданиях деловая жизнь. Банкиры и коммерсанты, директора трестов и концернов управляли отсюда огромной частью мировой экономики. А теперь здесь стояла мертвая тишина, только порывы ветра поднимали облака пыли и сажи…

За год, прошедший после последнего опустошительного налета, в Лондоне сумели расчистить для движения только магистральные улицы, хотя длят этой цели были созданы два специальных треста, финансируемых государством.

Мы проехали через Гайд-парк. Тут же рядом находится Букингемский дворец — резиденция королей. Над зданием реял государственный флаг. Это означало, что король Георг VI находился во дворце.

У англичан сохранился ряд символических обычаев, ставших традициями. Расцвет Англии начался когда-то с овцеводства, и сегодня это находит отражение в том, что спикер — лидер палаты общин — вместо кресла сидит на мешке, набитом шерстью. Еще и сегодня у короля есть стадо овец. Эти королевские поставщики шерсти пасутся не где-нибудь на лугах Шотландии, а прямо в центре города, в Гайд-парке. В этом парке и простым смертным разрешено гулять и лежать на газоне, рвать цветы, собираться на митинги…

Нам пришлось поспешить обратно, чтобы вовремя успеть на обед в советском посольстве. Машина двигалась по набережной Темзы. В Лондоне очень много мостов, движение машин по ним очень оживленное.

Мы приехали в район заводов и фабрик. Тысячи велосипедов, поставленных на многоэтажные подставки… Велосипед — транспорт рабочих, а постройки барачного типа — их дома… На веревках сушилось белье. Вокруг сновали неумытые сорванцы.

Подкрепившись, мы снова направились в город. На этот раз пешком. Мы намеревались купить кое-какие сувениры домашним. Это оказалось, увы, гораздо более сложным делом, чем мы могли предположить. Все товары, вплоть до мелочей, продавались только по карточкам.

Нас выручил профсоюзный комитет посольства, где нам выделили некоторое количество талонов. Заодно нам подсказали, что прежде всего следует купить газеты. В связи с острой нехваткой бумаги в магазинах оберточной бумаги нет. Каждый

покупатель должен позаботиться об этом еам. Для этой цели превосходно подошла «Таймс», имевшая солидный объем.

Из передовой статьи этой влиятельной газеты мы поняли, что кто-то добивается у правительства разрешения женщинам носить на работе мужские брюки. Эта проблема возникла в связи с дефицитом женских шелковых чулок…

С моими покупками произошел курьез. Я попросил продавщицу положить вместе с другими сувенирами флакон хороших духов. Я не был тонким ценителем парфюмерии, положился на вкус продавщицы. И только в гостинице, развернув пакет, я с удивлением обнаружил, что духи эти были московские — на этикетке красовалось знакомое и известное «тэжэ»!

День клонился к вечеру. Надо было быстро побриться, привести в порядок одежду, закончить остальные приготовления и поспешить в посольство на торжественное собрание, посвященное 1 Мая.

После короткого доклада с приветствием к сотрудникам посольства от нашего имени выступил Штепенко. Затем всех пригласили к праздничному столу.

Я сидел за столом с тревогой в сердце. Асямов обещал к вечеру обязательно вернуться, но его все еще не было…

Настроение было плохое. Оно не улучшилось даже тогда, когда из зала донеслись звуки музыки, извещавшие о начале бала. Я сел в углу зала и наблюдал за танцующими, а беспокойство в душе все росло. Я вздрогнул, когда ко мне подошел один из работников посольства, и тихо сказал:

— Вас приглашает к себе товарищ Майский.

Я вмиг оказался па втором этаже. Войдя в кабинет посла, я увидел его беспокойно шагающим из одного угла комнаты в другой.

— Товарищ Пусэп, с Асямовым случилось несчастье…

— Простите, как? Что случилось? — почти закричал я.

— Весь день англичане держали нас в неведении относительно того, что произошло. Сначала они передали, что самолет совершил вынужденную посадку. Затем сообщили, что произошла авария. И только теперь, несколько минут назад, в ответ на мое настоятельное требование, они признали, что произошла катастрофа… Все — и экипаж, и пассажиры — погибли…

Посол удрученно умолк. Я стоял остолбенев, пораженный этим известием.

— Из Москвы вам пришел приказ завтра вылетать обратно. Но как вы сможете это сделать, если командир самолета погиб… — продолжал посол.

— Товарищ Майский, я смогу повести самолет обратно и один. На самолете было два экипажа: два пилота, два штурмана и два радиста. Конечно, будет немного тяжелее, но мы справимся. Приказ выполним точно!

— Хорошо! — протянул мне руку посол. — Значит, завтра вечером вы вылетаете. Перед этим зайдите ко мне.

Я молча пожал ему руку и вышел из кабинета. Горе и скорбь легли на сердце тяжким грузом.

Нет больше Сережи Аеямова… Никогда больше мы не увидим его — веселого, жизнерадостного товарища, славного летчика и мужественного воина…

Войдя в зал, я заметил, что многие смотрят на меня вопросительно. Я сел между Штепенко и Романовым. Они узнали всю горькую правду… Для нас праздника больше не было. Мы извинились перед присутствующими и покинули зал, сославшись на предстоявший нам на следующий день полет.

…В эти горестные для нас часы генерал Голованов находился в Москве у Главнокомандующего и доложил о гибели Асямова. Сталин был крайне удручен этим трагическим событием. Он долго молчал. Наконец спросил:

— И что мы сейчас предпримем? Встреча с Рузвельтом должна обязательно состояться! Есть у вас еще какие-нибудь предложения?

— Есть, товарищ Сталин. В Англии сейчас находится пилот Пусэп, командир экипажа. Он, как бывший полярный летчик, привык к дальним беспосадочным полетам, да и в военное время он провел в воздухе немало часов. Он один и приведет самолет обратно. Тогда пополним экипаж, и можно отправляться в путь.

— Вы в этом полностью уверены?

— Да, уверен, товарищ Сталин!

— Ну что ж, действуйте!

…Утром, как и было договорено, мы появились у посла. В конце короткого разговора он сказал:

— Мне надо послать в Москву дипломатическую почту. Сможете ли вы ее доставить по всем правилам? Понимаете, она не должна попасть в руки посторонним!

— Товарищ Майский! — поспешил ответить Штепенко. — Обещаем вам, что отвезем все как положено! А если случится что-нибудь неожиданное, мы уничтожим почту в первую очередь!

— Хорошо, — улыбнулся посол, — верю вам. Счастливого пути! Когда прилетите в Москву, передайте Родине наш привет!

После завтрака мы взяли в секретариате запечатанные мешки с почтой и поспешили на аэродром. Из-за маленького происшествия в пути мы чуть не опоздали. Под нашу машину

попала собака. Тотчас вокруг нашего несчастного шофера собралась негодующая толпа. У меня возникло уже опасение, что шофера тут же поколотят. Провожавшему нас представителю посольства с большим трудом удалось упросить полицейских и владельца собаки отложить разбирательство дела. Следует сказать, что по английским законам за наезд на собаку шофер может подвергнуться более тяжелому наказанию, чем за наезд на человека. Человек, дескать, должен знать правила движения, а пес их не может знать… Это, конечно, правда. Но нам все же после этого случая и того, что мы видели раньше, трудно было отделаться от назойливой мысли: странный все-таки народ эти наши союзники, англичане, — идет жестокая война, а они занимаются какими-то пустяками…

Развив бешеную скорость, мы все же прибыли на аэродром вовремя. Английский пассажирский самолет ждал нас. Из прибывших одновременно с нами машин выгрузили огромную груду различных ящиков и ящичков, мешков и мешочков — патриотический подарок работников посольства Красной Армии.

От этого стало тепло на душе, но… Англичане тщательно взвесили всю эту груду, вес оказался внушительным. Наш-то самолет возьмет все это на борт, но вот английский самолет, который должен был доставить нас в Шотландию, с таким грузом не справится. Пришлось довольно долго ждать, пока подготовили к полету самолет помощнее и побольше.

Все эти хлопоты требовали времени. Вряд ли мы успели бы в Шотландию вовремя, если бы, повинуясь какому-то внутреннему чувству, я не назначил вылет из Англии на час раньше, чем это было действительно необходимо. Этот запас времени пришелся теперь кстати!

На этот раз нас попросили пристегнуть парашюты. На мой вопрос, почему экипаж самолета не сделал того же самого, переводчик ответил:

— Мы уверены, что все будет хорошо, но нам дали строгий приказ беречь вас от любой случайности.

Все шло нормально, и вскоре мы приземлились на аэродроме вблизи города Данди. Там ожидали оставшиеся с самолетом борттехники.

От начальника аэродрома они уже знали о гибели Асямова, Он и нам выразил искреннее соболезнование и просил, если мы снова окажемся в Англии, обязательно зайти к нему в гости.

Наш большой воздушный корабль был уже готов к взлету. Мы запустили моторы. Беспокойство вызывали маленькие размеры аэродрома. Опасения подтвердились: отделившись от бетонной дорожки, колеса самолета задели сначала макушки кустов, а

затем даже деревьев, растущих на краю аэродрома. Разворот на 180° — и мы легли на курс. Направление — прямо на восток. Довольно близко внизу лениво катились волны Северного моря.

Вылет был рассчитан так, чтобы темнота встретила нас у побережья Норвегии. На всякий случай мы старались набрать как можно большую высоту. Она всегда лучший и наиболее действенный союзник как против врага, так и против капризов погоды.

За моей спиной, там, где сидел я на пути из Москвы, разместился теперь штурман Романов. Опять я вспомнил Асямова.

Майор Романов распахнул купол кабины у себя над головой и, вооружившись секстантом, занялся астрономическими наблюдениями и расчетами. Штепенко был теперь один в кабине штурманов в передней части самолета. Он работал с радиокомпасом, пеленгуя оставшиеся позади английские радиостанции.

Под нами плыли облака. Между ними мелькали очертания скрытых сумерками мысов и фьордов побережья Норвегии.

Становилось все темнее, однако зарево на севере так и не погасло. Ночи стали совсем короткими. К тому же мы спешили навстречу рассвету, двигаясь со скоростью 400 километров в час, что еще больше укорачивало ночь.

Я поднимал самолет все выше и выше: 6000… 7000… 8000 метров. Температура наружного воздуха резко понизилась. Термометр показывал 48 градусов мороза. Появилось знакомое по Северу чувство, будто сидишь в нижнем белье на морозе. Холод пробирался к телу со всех сторон. Пониже, конечно, теплее, но у нас не было никакого желания знакомиться с зенитной артиллерией и истребителями гитлеровцев.

Вдруг слой облаков кончился.

— Под нами западное побережье Готланда, — сообщил Штепенко.

Светало. В скором времени от горизонта оторвался солнечный диск. Ветер усилился. К счастью, он был попутным, помогал нам. Скорость полета возросла до 450 километров в час. Вскоре мы увидели внизу Рижский залив. Затем на него опустилось светлое покрывало облаков.

Однако радость, охватившая нас при появлении слоя облаков, оказалась довольно непродолжительной… Под лучами поднимавшегося солнца этот слой довольно быстро улетучился.

— Будьте начеку! — предупредил я бортстрелков.

— Есть быть начеку! — прозвучали в ответ голоса ребят.

До линии фронта оставалось не так уж много — всего сто

километров.

— Сзади приближается истребитель! — услышал я вдруг взволнованный голос стрелка средней башни.

«Теперь начнется!» — подумал я, увеличивая скорость самолета за счет потери высоты.

— Не давайте ему приближаться! — скомандовал я. Наш самолет затрясся, — значит, пушки, находящиеся в средней башне и в хвосте, открыли огонь по вражескому истребителю.

— Скотина такая! — ругался Штепенко. — Чуть не убил! Хватил прямо под пятку…

Причиной негодования Штепенко послужило то, что снаряд, выпущенный фашистским истребителем, попал в основание рамочной антенны радиокомпаса. К счастью, он не взорвался.

Я еще прибавил скорость. Теперь мы чувствовали себя уже гораздо увереннее: мы летели над своими!

Самолет снова задрожал: опять стреляли наши пушки.

— Как дела? — спросил я у стрелка средней башни.

— Он боится приблизиться к нам, ведет огонь с расстояния нескольких километров.

— Тогда пусть стреляет, когда-нибудь у него кончатся боеприпасы. А мы сейчас совсем спрячемся.

В следующий момент мы шмыгнули в появившиеся перед нами облака. Теперь можно было продолжать полет совершенно спокойно. В облаках он нас не найдет!

Через десять минут я повел самолет на снижение.

1000… 800… 500 метров.

— Спускаюсь ниже облаков. Следить за землей! Под нами была истерзанная многочисленными ранами войны земля нашей Родины…

Через час нашему взору открылся просторный зеленый ковер родного аэродрома.

Мы дома!

Задание выполнено!

Довольно скоро нам стала ясна настоящая цель выполненного полета. Это был экзамен на зрелость! Успешное осуществление полета дало командованию твердую уверенность в том, что мы в состоянии выполнить задание намного сложнее и неизмеримо ответственнее.

— Вскоре после возвращения самолета, — вспоминает те дни Главный маршал авиации Голованов, — я был опять у Сталина. Он спросил, можно ли слетать к Рузвельту, и, получив положительный ответ, дал распоряжение подготовить самолет к полету в Вашингтон. Внимательно глядя мне в лицо, он сказал,

что в Вашингтон полетит Народный комиссар иностранных дел.

— Этого не должен знать никто, — закончил Сталин. — Чем быстрее полет будет осуществлен, тем лучше. Ответственность за полет возлагаю на вас.

Специальное задание

Снова в Англии

Уже на следующее утро, когда я прибыл на аэродром, меня вызвал к себе полковник Лебедев.

— Как самочувствие? Уже отдохнули? — спросил он. Я понял, что вопросы заданы неспроста.

— Все в наилучшем порядке, товарищ полковник! — ответил я бодро, стараясь отгадать, какое же задание даст он мне теперь.

— Это хорошо! А теперь подумайте хорошенько, какой самолет вам больше подходит, ваш «шестьдесят шестой» или тот, на котором вы летали в Англию?

— Товарищ полковник, тут нечего и думать, — ответил я сразу, — конечно мой «шестьдесят шестой» лучше!

— Ну и хорошо. Осмотрите свой самолет как следует, проверьте самым тщательным образом работу моторов. Если окажется необходимым, сделайте несколько контрольных полетов. Самолет должен быть готов к вылету не позднее четвертого мая.

Полковник несколько мгновений барабанил пальцами по столу и молчал. Увидев, что я ни о чем не спрашиваю, продолжил:

— На этот раз вам придется выполнить полет намного более сложный и ответственный. Куда именно полетите, узнаете позже.

В результате усердия и стараний экипажа самолет вскоре был готов к вылету.

5 мая командующий авиацией дальнего действия генерал-лейтенант авиации Голованов вызвал меня и обоих штурманов, Штепенко и Романова, к себе. Внимательно выслушал он наши доклады о полете в Англию. С тяжелым сердцем рассказал я о трагической гибели майора Асямова. Генерал молчал, медленно расхаживая по кабинету.

— Вы уверены, что гибель майора Асямова была случайностью? — спросил он вдруг, остановившись. — Кто еще находился в самолете кроме работников нашего посольства?

Я рассеял понятные сомнения генерала:

— Вместе с нашими людьми в катастрофе погибли пять английских старших офицеров.

Генерал опустился в кресло и задумался. Через некоторое время он энергично поднялся. Встали и мы.

— В ближайшие дни вам придется выполнить еще одно

сложное и ответственное задание. Подготовьте самолет самым тщательным образом! — Сделав небольшую паузу, он добавил: — А за рубежом придется отказаться от чужих самолетов. Если окажется необходимым, поезжайте на поезде или в машине.

С этими словами генерал протянул каждому из нас руку.

На пути домой мы строили бесчисленные предположения, стараясь догадаться о цели и месте назначения будущего полета. Ясно было, что лететь придется за кордон — иначе генерал не говорил бы о чужих самолетах. Но куда именно? Этого не смог отгадать ни один из нас.

На следующий день мы рапортовали полковнику Лебедеву:

— Товарищ полковник, экипаж и самолет к полету готовы!

— Отлично! Но куда вы намерены лететь? — спросил полковник, улыбаясь.

— Куда прикажут!

— Хорошо сказано! Тогда я прикажу вам полететь в Соединенные Штаты Америки!

Вот это была новость так новость!

Мне почему-то сразу вспомнились полеты. Героев Советского Союза Чкалова и Громова в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс в 1937 году… Но не забывал я и о Сигизмунде Леваневском…

— Пошлите обоих штурманов в штаб армии! — Слова полковника Лебедева прогнали возникшие было у меня воспоминания. — Там они получат карты и необходимые указания и узнают маршрут полета.

На следующий день на аэродроме появилась техническая комиссия во главе с генералом инженерно-авиационной службы Марковым. Наш самолет, особенно моторы, был осмотрен и опробован с особой тщательностью и аккуратностью.

— Все в порядке, — ответил генерал, когда я спросил его о результатах осмотра.

Вечером, когда я хотел подойти к самолету, меня ждал сюрприз. Дежурного солдата не было видно, однако вокруг самолета ходил совершенно незнакомый мне человек в штатской одежде. Этот незнакомец не разрешил мне даже приблизиться к моему самолету!

Недоразумение быстро уладили, и меня пустили в самолет. Но этот инцидент заставил меня серьезно задуматься о том, кто будет нашими пассажирами. Я знал только, что их будет десять человек. Но кто? Вероятно, довольно высокопоставленные люди. Вся эта сверхтщательная подготовка и меры предосторожности позволяли сделать такое предположение.

Начались томительные и однообразные дни ожидания.

Погода совсем испортилась. С запада проносился циклон за циклоном. На протяжении более чем десяти дней повторялось одно и то же — с самого утра мы готовились к вылету, а к концу дня получали приказ вылет отложить:

Лишь 19 мая метеорологи пообещали удовлетворительную погоду. Мы быстро заправили объемистые баки самолета бензином. Оставив самолет на взлетной дорожке, мы поспешили на ужин. Едва я начал есть, как в столовую вошел полковник Лебедев.

— Товарищ Пусэп, с вами желает поговорить «хозяин».

Я не сразу понял, о каком «хозяине» он говорил. Вместе с полковником мы отправились на аэродром.

Уже издали я увидел вокруг своего самолета десяток автомашин. Около самолета группа людей в фетровых шляпах надевала летные комбинезоны. Выходя из машины, я старался рассмотреть обращенные в нашу сторону лица. Мое внимание сосредоточилось на генерал-лейтенанте Голованове и мужчине в пенсне, стоявшем рядом с ним. В летном комбинезоне, застегивая застежку «молнию», стоял В. М. Молотов! Генерал представил ему меня и обоих штурманов.

— Такой молодой, а уже майор! — с улыбкой сказал В. М. Молотов, протягивая мне руку. — Значит, мы теперь в его распоряжении? — добавил он, обращаясь к генералу.

— Выходит, так. Распоряжаться они умеют и доставят вас точно туда, куда надо, — улыбнулся генерал в ответ.

Я доложил о готовности самолета и экипажа к взлету.

— Готовы? Ну что ж, командуйте! — ответил В. М. Молотов, улыбаясь.

— По местам! — громким голосом произнес я традиционную команду.

Члены экипажа и пассажиры поспешили к самолету. Генерал обратился ко мне:

— Как самочувствие экипажа?

— Колени немного дрожат, — ответил нетерпеливый Штепенко.

— Пройдет, когда начнется полет, — улыбнулся генерал. Затем, уже серьезно, обратился ко мне: — Главное — нигде не торопитесь. Действуйте осторожно и благоразумно, так же тщательно, как вы делали это до сих пор.

— Все будет сделано точно и аккуратно, товарищ генерал-лейтенант! — ответил я бодро.

— Надеюсь. Счастливого пути! — Он поднял руку к фуражке.

Я полез в самолет. Сначала в кабину штурманов, оттуда еще выше, в кресло командира, на «насест», как летчики называют его

в шутку, поскольку это самое высокое место в самолете. Закрепляя ремни парашюта и провода телефона, я услышал в наушниках голос бортинженера:

— Все готово!

— Запустить моторы!

Один за другим закрутились трехлопастные винты.

— Можно опробовать моторы, — доложил бортинженер.

Тщательнее, чем когда-либо раньше, я следил за работой каждого мотора, прислушивался, как к биению сердца, к все усиливавшемуся шуму, не отрывая в то же время взгляда от приборов. Показания термометров, манометров, тахометров были именно такими, какими они и должны были быть. Все в полном порядке.

Я опросил по телефону экипаж о готовности к вылету.

— Готов!.. Готов!.. Готов!.. — доложили члены экипажа в установленной последовательности, начиная от штурмана и кончая стрелком кормовой башни.

— Товарищ Кожин, пассажиры на местах? — спросил я у бортового стрелка.

— Да. Все на местах. Парашюты надеты.

— Идем на взлет!

Равномерно подавая вперед секторы газа всех четырех моторов, я увеличил их обороты. Тяжелый самолет двинулся с места и, плавно набирая скорость, помчался по бетонной дорожке. Бросив взгляд на указатель скорости, я увидел, что стрелка колеблется около цифры «100». «Маловато, — подумал я, — ведь позади осталось уже более половины взлетной полосы».

— Добавить форсаж! — приказал я бортинженеру.

— Есть добавить форсаж! — послышался лаконичный ответ, и в тот же миг шум моторов перешел в оглушительный рев. Они работали теперь на максимальных оборотах. Стрелка указателя скорости двинулась дальше: 110… 120… 135… 150… Теперь хватит! Легонько наклоняя к себе штурвал, я поднял самолет в воздух.

— Убрать шасси!

На приборной доске погасли две зеленые лампочки: шасси убирается. Немного погодя зажглась одна, затем другая красная лампочка.

— Шасси убрано, — послышался в телефоне голос борттехника Дмитриева. Я видел это и сам, однако порядок есть порядок: когда приказ выполнен, об этом нужно доложить.

Теперь я бросил взгляд на часы: 18.40.

Не спрашивая у штурмана, я взял курс 360° — прямо на север. Обычный курс ухода с нашего аэродрома. На этот раз я не

забыл его…

Через полчаса мы вышли к исходному пункту нашего маршрута и взяли новый курс — на запад. Мы поднимались все выше и выше. Самолет со всех сторон окружили грозовые тучи, сквозь которые виднелись вспышки молний, создававшие временами фантастические световые эффекты.

Со вторым пилотом капитаном Обуховым мы вели самолет попеременно, стараясь осторожно преодолевать грозовые тучи. Это удавалось не всегда. Задевая край таивших в себе опасность туч то одним, то другим крылом, мы сразу же чувствовали силу стихии, сотрясавшей нашу гигантскую птицу.

— Пилоты, — услышал я голос Штепенко, — не особенно старайтесь идти заданным курсом, проходите тучи по своему усмотрению. Держите только общее направление, старайтесь избегать этих сверкающих чудовищ!

В нашей памяти еще не стерся один из последних ночных налетов на Кенигсберг. Да и вряд ли его сможет позабыть кто-нибудь из нас, побывавших в ту ночь в воздухе.

Начало было в тот раз самым обычным, столько раз пережитым: впереди возникла темно-серая стена облаков, и, используя всю мощь моторов, мы постарались подняться как можно выше, чтобы оторваться от нее. Самолет был предельно нагружен и набирал высоту довольно туго. Облака сами по себе нас не беспокоили: мы мерились с ними силами сплошь и рядом и в годы, проведенные в Арктике, и в военное время. Наши полеты ведь никогда не были короткими: всегда мы висели между небом и землей свои десять — пятнадцать часов.

И на этот раз мы спокойно устремились в тучи, ведя самолет лишь по приборам. Сначала ничто не предвещало опасности, все шло нормально. Но вдруг засверкали кошмарные вспышки света.

По расчетам штурмана Штепенко, мы находились над линией фронта. Ясно! Очевидно, по самолету открыла огонь зенитная артиллерия гитлеровцев. Если так, то все было в порядке — сквозь слой облаков нас не увидят, пусть стреляют наугад, сколько их душе угодно и пока хватает боеприпасов.

Но через некоторое время самолет почему-то стало качать из стороны в сторону. Увы! Мы оказались среди беспрестанных огненных вспышек, как в адском котле. Теперь самолет уже не просто качало — его бросало, как щепку, во все стороны… Мы попали в грозовые тучи.

Ни одна буря, ни один шторм на море не могут даже приблизительно сравниться с грозовой бурей в воздушном пространстве. Одна за другой сверкали вспышки молний, и свирепые воздушные потоки неистово терзали наш самолет. То

сверху, то снизу, то слева, то справа кидались они на воздушный корабль с таким остервенением, что штурвал часто вырывался из рук.

Стрелки приборов меняли свое положение так часто и так резко, что по ним было совершенно невозможно определять и поддерживать высоту, скорость или курс. Было подчас невозможно определить, в каком положении находится самолет по отношению к земле.

— Зеленский! — крикнул я тогда второму пилоту. — Помоги, сил больше не хватает.

— Помогу, товарищ майор, сейчас помогу.

Самолет превратился в своеобразный гигантский конденсатор. Концы лопастей винтов сверкали в ослепительном огненном кольце. Между изоляторами радиоантенн беспрестанно проскакивали искры. С установленных по потоку стволов пушек и пулеметов как бы стекали синевато-белые струи.

— В нашем полку, — услышал я вдруг спокойный голос Зеленского, — тоже был подобный случай. Один летчик, отправившись в ночной налет, также попал в грозовую бурю. Увы, его самолет не выдержал атаки стихии и развалился на куски. Сначала сломался пополам фюзеляж, затем крылья… Только радист чудом спасся и добрался до аэродрома спустя несколько недель. Иначе никто даже не догадался бы, что случилось…

Сначала, когда я услышал в этом хаосе его рассказ, у меня возникло сильное желание послать рассказчика к черту. Но то, что Зеленский рассказывал эту историю в момент, когда мы сами находились в аналогичном положении, подействовало на нервы как-то успокаивающе, к тому же рассказчик сам был абсолютно спокоен. Все это сняло напряжение. Но в течение получаса, пока мы со всей силой и энергией выдерживали атаки молний, самолет потерял большую часть набранной высоты. Вдобавок ко всему начался сильный град, а затем проливной дождь. К счастью, буря в это время стихла. Самолет потерял высоту: с шести тысяч метров спустился до тысячи пятисот. Мы с Зеленским от напряжения обливались потом…

Теперь, когда мы поднимались по коридорам между облаками, полет на Кенигсберг припомнился не только мне, но и Штепенко. Пережить такое еще раз не было у нас, конечно, никакого желания. Поэтому мы с Обуховым старались держать самолет на почтительном расстоянии от грозовых туч.

Наконец вершины облаков остались под нами. Высотомер показывал 6000 метров. Небосвод был усеян звездами.

Только летчик, летавший ночью, знает, как приятно находиться выше облаков! Далеко внизу остаются все опасности,

которые создают для самолета обледенение, гроза, отсутствие достаточного числа ориентиров и многое другое.

Как экипаж, так и пассажиры давно уже надели кислородные маски. Стрелок Кожин через каждые четверть часа проверял, соблюдаются ли соответствующие инструкции и не ухудшается ли самочувствие пассажиров. Обо всем он докладывал мне.

Мы уточнили курс и затем включили автопилот. Теперь нам не надо было вести самолет самим, приходилось только следить за работой автомата, чтобы он не зашалил. Мы с Обуховым смогли теперь перевести дух и немного размять ноги. Но штурманы не могли позволить себе такой роскоши. С помощью секстанта Романов вел наблюдения и расчеты. Штепенко находился, как всегда, у радиостанции и выискивал в хаосе звуков нужные для ориентации сигналы. Моторы монотонно гудели. В основном все шло нормально.

Гроза осталась где-то в стороне. Внизу, довольно близко к земле, плавали лохмотья облаков. Временами между ними мелькали клочки земли.

На линии фронта, где-то у реки Ловать, мы заметили луч прожектора, беспокойно мечущийся из стороны в сторону. Однако он оказался бессильным в единоборстве с облаками и не смог помочь наземным наблюдателям. Они включили прожектор, наверное услышав шум моторов нашего самолета. Пусть ищут! Облака надежно скрывали нас от любопытных взглядов и от прицелов зенитных пушек.

Пассажиры явно заскучали. То один, то другой предпринимал попытку достать термосы и бутерброды, но был вынужден сразу же отказаться от мысли подкрепиться — ведь лицо было закрыто кислородной маской. Были и такие, которые, несмотря на предупреждения, начали дремать. Но этого никак нельзя было допустить.

— Товарищ майор, одной пассажирке плохо — жалуется на тошноту и поэтому срывает маску, — услышал я в наушниках тревожный доклад Кожина.

— Держите маску на лице хоть насильно! — приказал я строго. — Если не справитесь один, попросите кого-нибудь из пассажиров помочь вам.

Общими стараниями все уладилось.

— Пассажиры желают знать, где мы сейчас находимся, — услышал я снова голос Кожина.

— Приближаемся к побережью Швеции.

В самолете на продолжительное время воцарилась тишина. Слева мимо нас текла темнота, справа внизу появлялись и исчезали ярко освещенные города и поселки. Наконец их скрыл

внезапно возникший занавес облаков.

Я заметил, что борттехник Дмитриев измеряет уровень бензина в баках и производит какие-то расчеты.

Его подозрительные действия заставили меня спросить:

— Сколько еще остается?

— Меньше половины, — последовал совершенно неожиданный ответ.

— Не может быть!

— Так показывают приборы и расчеты.

Теперь наступил мой черед заняться расчетами. Слишком мало мы еще находились в воздухе, чтобы Дмитриев мог быть прав. Мы ведь прошли только половину пути. Вместе со мной выяснять фактические запасы бензина принялся бортинженер Золотарев. Через несколько минут он доложил о результатах своих расчетов. Полученные им цифры были, правда, несколько меньше того, что насчитал я, но все же оставшегося бензина было достаточно, чтобы спокойно долететь до пункта назначения.

Прогноз погоды оказался на этот раз точным: дул встречный ветер, который заметно снизил нашу скорость.

На небосводе одна за другой гасли звезды. Шедший с востока рассвет догнал нас. В его неярком еще свете я увидел на правом крыле, за последним мотором, темное пятно.

В тот же момент капитан Обухов сообщил:

— В четвертом моторе утечка масла…

Вот тебе и раз, кому это надо было! Бывает же так: все илот хорошо, и вдруг что-нибудь да случится!

После короткого совещания со штурманами и бортинженерами я решил изменить курс, чтобы добраться до ближайшего пункта на побережье Шотландии. Все же лучше, когда вместо волн внизу надежная земля!

Слева виднелись дюны датского побережья. Сейчас они никого не интересовали. Наше внимание было приковано лишь к давлению масла в четвертом моторе. Температура, давление масла и другие показатели были, к счастью, пока еще полностью в норме, ухо не улавливало в шуме мотора никакого диссонанса.

— От англичан прибыла радиограмма, — протянул мне бланк радист Низовцев. — Сообщают, что мы отклоняемся от курса на юг.

— Передайте им, что в сложившейся обстановке поступить иначе мы не можем.

Но англичан это сообщение не успокоило. Они беспрестанно бомбили нас радиограммами: давали пеленги и поправки к нашему курсу, напоминая каждый раз, что самолет отклоняется на юг.

Постепенно мы спустились ниже. Высотомер показывал 4000 метров. С величайшим удовольствием я снял кислородную маску. Несмотря на тщательную пригонку, она больно давила на уши и лицо.

Когда мы снизились еще на полтысячи метров, я разрешил снять маски и пассажирам.

Уже рассвело. Внизу рябило свинцовое Северное море.

Струя масла по-прежнему тянулась по правому крылу.

На горизонте возникла темная полоса.

Земля!

Чувство, охватывающее человека, увидевшего берег и приближающегося к нему, лучше всего знают, наверное, моряки. Знакомо оно и летчикам. В данный момент земля была для нас желанной: один мотор неисправен, запасы бензина малы, а на борту — правительственная делегация. Мы должны были позаботиться о том, чтобы уберечь ее от любых неприятностей, обеспечить полный порядок. Мы знали только, что делегация отправляется выполнять какое-то очень важное государственное задание. Наша задача состояла в том, чтобы доставить людей как положено к месту назначения, а затем привезти их обратно в Москву.

Позади остались 2600 километров. Мы приближались к берегам Англии.

— Сколько осталось бензина? — спросил я у Дмитриева.

— На час полета.

— Что за чушь! По крайней мере, на полтора! — вмешался Золотарев.

— Ведь последние триста литров измерению не поддаются, — оправдывался Дмитриев.

Я слушал их перебранку уже совершенно спокойно: слева была надежная земля, справа — море. Даже в самом худшем случае, если бы все четыре мотора отказали, не случилось бы ничего серьезного, кроме вынужденной посадки либо на первый попавшийся аэродром, либо на поле или какую-нибудь поляну.

Ложась на новый курс, я понял причину, по которой англичане приняли так близко к сердцу изменение направления нашего полета и все время требовали возвращения на прежний курс.

Внизу, в лучах восходящего солнца, блестела большая бухта. Вдали с левой стороны виднелся промышленный и портовый город Эдинбург — столица Шотландии. Город и порт были защищены сотнями аэростатов противовоздушной обороны. При приближении нашего самолета невидимые руки опускали их. Аэростаты защищали и базирующийся в бухте флот.

Приближение нашего самолета к месту стоянки этих стальных гигантов, наверное, и было причиной такого волнения англичан, не желавших, вероятно, чтобы мы видели бухту.

Скапа-Флоу не был теперь уже больше главной базой английского военного флота. После той трагической ночи на 14 октября 1939 года, когда гитлеровцы нанесли неожиданный удар по военному морскому флоту в Скапа-Флоу, англичане проявляли крайнюю осторожность. Поэтому они держали новое местонахождение главных сил флота в строгом секрете. Сторожевые суда образовали большой полукруг на внешнем рейде. Над каждым висел дежурный аэростат. Десятки кораблей стояли на якоре, но дым, идущий из их труб, ясно говорил о том, что корабли в любой момент готовы выйти в море.

— Товарищ майор, запрашивают, почему мы летим на север, — отвлек меня от дум и любования кораблями К°жин.

Я приказал ему передать англичанам, что у нас неисправен мотор, поэтому мы изменили курс.

— Через сорок минут мы приземлимся в пункте назначения, — добавил я.

Пассажиры тоже хотели посмотреть на незнакомую страну, но в их помещении было, к сожалению, только одно маленькое окно. Конечно, в него они не могли многого увидеть.

В отдалении виднелся Эдинбург и широкий залив Ферт-оф-Форт. Оставалось теперь перелететь его — и мы на месте. Знакомые окрестности и природа! Мы совершили круг над аэродромом Тилинг, откуда я взлетел только пару недель назад для полета обратно в Москву. Уже через несколько минут наш воздушный корабль катился по черному гудрону посадочной полосы.

Первый этап полета был благополучно завершен.

Те же самые знакомые уже велосипедисты показали нам дорогу и теперь. В честь советской правительственной делегации выстроился почетный караул из шотландских стрелков.

Мы остановили моторы, члены делегации вышли из самолета, а потом покинули машину и мы сами. Приятно вновь почувствовать под ногами надежную землю, тем более после того, как проведешь в воздухе более десяти часов!

В почетном карауле выстроились солдаты Шотландского пехотного полка в своих традиционных клетчатых юбках. Пока шла торжественная церемония встречи, мы успели переодеться. Большинство членов экипажа остались на аэродроме отдыхать и приводить самолет в порядок для следующего этапа полета. Мне и штурманам пришлось поехать вместе с делегацией в Лондон для уточнения всех деталей дальнейшего полета. Предстояло

ведь самое серьезное — полет через «большую воду».

Подъехала вереница машин. Мы должны были отправиться в город Данди, где ожидал специальный поезд, предназначенный для правительственной делегации.

Теперь, когда все волнения были позади и нервная напряженность спала, я почувствовал вдруг страшный голод. Однако время завтрака прошло, а до ленча оставалось еще несколько часов. Когда я устроился в поезде, в отведенном мне купе, меня стало клонить ко сну. Но я сдержался и решил отдохнуть после ленча. Чтобы скоротать время, я начал приводить в порядок себя и свой мундир.

Покончив с этими делами, я отправился на поиски товарищей и нашел их всех в вагоне-салоне сидящими в мягких удобных креслах. Все с интересом смотрели в окна. Наконец стрелка часов дошла до одиннадцати. Нас пригласили на ленч.

Случилось так, что моим соседом по столу справа оказался заместитель министра иностранных дел Англии мистер Вильсон. Он довольно хорошо говорил по-русски и рассказывал нам обо всем, заслуживавшем внимания, что было видно в окно вагона.

Вдруг вагон тряхнуло — поезд резко затормозил. Выглянув из окна, мы снова увидели блестящую поверхность залива Ферт-оф-Форт. Поезд двигался по мосту, построенному через залив. Этот мост, как утверждал мистер Вильсон, был сооружен примерно сто лет назад. Вместо обыкновенного профилированного железа для сооружения моста использовались толстые железные трубы. Но что казалось самым странным — опоры моста были сделаны в форме исполинской подковы.

Наша делегация поинтересовалась:

— С какой целью поставлено на дно залива, на поля и на луга столько опор?

Действительно, повсюду, в том числе и на дне залива у берега, довольно густо стояли разные опоры и сваи. Мистер Вильсон объяснил: это препятствия, мешающие приземлению вражеских самолетов.

— Дно залива тут твердое и ровное. Во время отлива там может сесть любой самолет, — закончил мистер Вильсон.

Я подумал, что теперь смогу получить ответ на интересующий меня вопрос. Во время своего первого пребывания в этих местах и теперь я заметил, что воздвигнутые фермерами на пограничных межах каменные ограды в Шотландии и в Англии имеют довольно солидные габариты: по меньшей мере полтора метра в ширину и метр в высоту. Я обратил на это внимание мистера Вильсона, добавив, что подобные каменные колоссы бесполезно занимают много места.

Мое любопытство осталось неудовлетворенным, мистер Вильсон любезно улыбнулся, но ничего не ответил.

После ленча каждый отправился в свое купе. Едва я успел лечь, как сразу же заснул. Меня разбудил какой-то англичанин, и хотя я не знал ни слова по-английски, тем не менее догадался, что время идти обедать.

Подали настоящий английский обед: без супа, а на десерт кофе с сыром.

После обеда в салоне нас ожидали фото- и кинорепортеры.

Так прошло время. Поезд уже приближался к Лондону. И вдруг на одном маленьком полустанке в салон вошел советский посол в Англии товарищ Майский. Вскоре члены делегации покинули салон.

Погода ухудшилась. Низкие облака закрыли небосвод, посылая на землю надоедливый моросящий дождь, как в осеннюю пору. Поезд остановился на какой-то глухой станции, такой же унылой, как и погода. Нам сообщили, что оставшийся до Лондона путь предстоит проделать на автомобиле.

Мы вышли из вагонов и быстро сели в машины. Под навесом, заменяющим вокзал, гулял ветер, приносивший с собой дождь. Встречающих было на этот раз мало, среди них мы по маленьким усикам сразу узнали министра иностранных дел Англии Энтони Идена.

Машины рванулись с места. Только та, в которой находился наш экипаж, по непонятной причине осталась спокойно стоять. Так прошло несколько десятков минут.

— Послушай, Сергей Михайлович, — нетерпеливо обратился Штепенко к Романову, — спроси у шофера, почему мы тут стоим. Наши ведь уехали.

Романов, немного знавший английский язык, старался разъяснить шоферу смысл вопросов. Тот очень терпеливо выслушал его, любезно улыбаясь, а затем стал что-то разъяснять нам. Из всего его рассказа я понял только, что придется подождать «опе moment».

— Об «одном моменте» не может быть и речи, — рассердился я, — мы стоим тут уже целый час.

Наконец к нам бодрым шагом поспешил какой-то очень энергичный на вид джентльмен. На сравнительно сносном русском языке он постарался успокоить нас и также подтвердил, что «опе moment» — и мы поедем.

Однако и этот «опе moment» затянулся, и снова пришлось ждать довольно долго. Когда наше терпение было уже совсем на пределе, на горизонте снова появился этот энергичный джентльмен. Он втиснул свое полное тело на сиденье рядом с

шофером, и мы поняли, что этот чрезмерно длинный «опе moment» наконец кончился.

Теперь началась настоящая гонка. Наш провожатый старался отыграть потерянное время, пользуясь тем, что шоссе было ровным и пустым. Он заставлял шофера выжимать из машины максимум. Мы мчались вперед так, что телеграфные столбы мелькали, словно колья в изгороди. Стрелка спидометра подскочила на 120 миль и оставалась там все время. Немного меньше скорости иного самолета!

В результате такой сумасшедшей гонки мы вскоре добрались до знакомых улиц Лондона. Вот уже й Миллионер-стрит, и здание советского посольства.

Близился вечер. И все же в столовой посольства нас угостили настоящим русским обедом. Теперь можно было спокойно идти отдыхать в гостиницу.

Особенно усталым я себя не чувствовал, поэтому решил осмотреть свои апартаменты. Простора и уюта хоть отбавляй! Прихожая, гостиная, столовая, кабинет, спальня, еще кабинет, затем две ванные комнаты… Белый мрамор, позолоченная мебель, пушистые ковры — по полу, как по мху, идешь. На стенах картины: охота, еще раз охота и опять охота. Черт побери! Как будто в средневековом замке! Как и везде в Англии, тут почти в каждой комнате был камин, возле которого стояло ведро углей и корзина дров. Самое обыкновенное человеческое любопытство побудило меня узнать общую площадь помещений. Измерив комнаты шагами, я узнал, что в них приблизительно четыреста квадратных метров… Ванная очень напоминала одну из комнат Екатерины II: куда ни глянь, всюду зеркала.

Утром я проснулся рано, оказалось, даже слишком рано — на улице стояла кромешная тьма. Я щелкнул выключателем, чтобы посмотреть время. Уже без пятнадцати восемь!

Ну да, окна были закрыты плотными светомаскировочными шторами. Развалины в разных концах Лондона предостерегали от неосторожного обращения с электрическим светом…

Одеваясь, я заметил, что кто-то до зеркального блеска начистил мои сапоги. Рядом с кроватью стоял удобный столик, которого вечером там не было. На столе блестело серебряное ведерко с кусочками льда. В ведерке стояла бутылка. Вытянув ее, покрытую туманным инеем, я прочитал на этикетке «Белая русская столовая водка». Тут, по-видимому, были убеждены, что офицеры Красной Армии похожи на исчезнувших в сумраке истории горьких пьяниц из числа офицеров царской или белой армий, которые начинали пьянствовать, не успев проспаться…

Одевшись, я немедленно позвонил Штепенко. Мы вместе

поехали в английское министерство авиации. Там нас встретил уже знакомый нам подполковник Балструд. Благодаря его помощи мы смогли разрешить все интересующие нас вопросы еще до полудня. В министерстве мы получили нужную информацию и объемистый рулон различных карт Атлантического океана.

Когда дела были закончены, нас пригласили выпить кофе. Как бы сам собой возник разговор о самой животрепещущей проблеме — об открытии второго фронта.

— Почему англичане даже не пытаются открыть второй фронт в Европе? — напрямик спросил я.

— Простите, что значит «даже не пытаются»? — удивился мой сосед по. столу. — Ведь наши летчики почти каждый день бомбят промышленные центры Германии!

— Это, конечно, хорошо, но налеты на Кельн или Гамбург до сих пор не заставили еще вермахт оттянуть с Восточного фронта хотя бы одну дивизию. А Красная Армия вот уже почти целый год сражается один на один с главными силами противника.

— Однако, — обиделся собеседник, — кроме бомбежек мы помогаем вам и поставками оружия. Совсем недавно были проведены две недели помощи Советскому Союзу.

Об этой «помощи» я вскоре узнал подробнее.

Некоторые предприимчивые промышленники поспешили воспользоваться ситуацией в целях увеличения своих прибылей. Английские рабочие, которым объявили, что продукцию, выпускаемую в течение этих двух недель, пошлют в Советский Союз, работали с большим подъемом. Производительность труда, как говорили, повысилась почти в полтора раза. И что же? Нашей Родине шла только та часть продукции, которую рабочие произвели сверх плана, а основную ее часть по спекулятивным ценам продавали тем, кто больше платил…

Когда мы уже выпили кофе и собирались прощаться, в комнату вошла женщина-офицер и передала подполковнику какую-то толстую книгу.

— В этой книге маршруты всех предстоящих вам полетов с описаниями и схемами аэродромов, расположенных поблизости от них, — объяснил мне переводчик. — Если господин майор изволит дать расписку, что позже он вернет эту книгу, то он может взять ее с собой.

Я охотно согласился и, расписавшись в соответствующем журнале, стал временным обладателем книги. Перелистывая ее, я сразу же понял, что в книге приведены все данные, которые могут оказаться нам крайне необходимыми в пути: расположение аэродромов, длина и направление взлетно-посадочных полос, превалирующие направления ветров и еще многое другое,

необходимое летчику на незнакомой летной трассе. Я поблагодарил за радушный прием и помощь.

Мы сразу же поехали в наше посольство. Там нас ждал военно-воздушный атташе при посольстве СССР в Англии полковник Стукалов. Расположившись в его кабинете, мы с большим волнением выслушали рассказ полковника об авиационной катастрофе, в которой погибли майор Асямов и другие… После того как мы покинули Англию, была создана советско-английская смешанная комиссия под председательством адмирала Н. М. Харламова для выяснения причин катастрофы. Комиссия установила, что причиной катастрофы явилась неисправность правого мотора самолета: оборвавшийся шатун проломил картер, в котором перегретое масло вспыхнуло моментально, как только туда попал воздух. Осколки шатуна и картера пробили бензобак. В крыле самолета образовалась смесь паров бензина и воздуха, которая, вспыхнув, разорвала крыло на куски. Самолет развалился в воздухе. Увы, ни экипаж, ни пассажиры не надели парашютов, и поэтому была исключена даже малейшая возможность спасения, погибли все до последнего… Но чем была вызвана авария мотора, так и осталось невыясненным.

Мы долго сидели в скорбном молчании. Больно было снова переживать трагическую смерть товарища. Горечь тяжелой потери снова ожила в душе. Долгие годы, еще до войны, летали мы с Асямовым над суровыми ледяными пустынями и морями Арктики…

Полковник вздохнул и продолжал:

— В Прествике, куда вам завтра придется лететь, находится командующий американской авиацией в Англии полковник Джон Хиллс. Согласно указаниям, полученным из Вашингтона, он обязан обеспечить вас всей необходимой информацией, а также летными картами и всем остальным, в чем вы будете нуждаться, — подчеркнул полковник Стукалов. — Когда прилетите в Прествик, свяжитесь с ним, это вам будет полезно.

Мы приняли сказанное к сведению и, обсудив еще несколько вопросов, распростились с полковником. Итак, обратно в Шотландию! Когда я сказал об этом секретарю посольства Новикову, выяснилось, что все уже в порядке и что нас ждут на вокзале. Поезд должен отправиться через час. Нам не оставалось ничего другого, как поехать на вокзал. Шофер думал, наверное, что поезд вот-вот отправится, и мчался с такой же скоростью, как в тот раз, когда пресловутый «опе moment» вывел нас из равновесия.

Мы приехали задолго до отхода поезда. Гуляя по перрону,

вдруг услышали громкие возгласы. Пассажиры другого поезда узнали нас по военной форме и горячо приветствовали. Дружеские возгласы слышались до тех пор, пока их поезд не отошел от перрона.

Зная, что в интересах дела задание надо выполнить как можно тише и незаметнее, мы старались впредь привлекать к себе как можно меньше внимания.

Наш поезд подали к перрону. В вагоне мы, к своему огорчению, обнаружили, что спальных мест нет. Романов поговорил с проводником и потом объяснил нам, что большинство поездов Тут состоит только из общих вагонов… Жаль, а мы-то хотели как следует выспаться, ведь нам предстояла длинная ночь.

В нашем купе было четыре места, а нас трое. Мы попросили проводника, чтобы в купе больше никого не пускали. Он согласился и повесил на дверь табличку: «Купе специального назначения». Мы надеялись, что нам все-таки удастся поспать. На одну скамейку лег я, на другую — Романов. Но вскоре Штепенко уже разбудил меня, ворча:

— Дай другим тоже немножко вздремнуть… Дальше я дремал сидя.

В город Данди мы прибыли рано утром. Погода была все же плохая: моросил дождь, мрачные низкие облака окутывали окрестные холмы. Черт побери, так мы можем потерять порядочно времени, прежде чем представится возможность подняться в воздух!

На аэродроме мы сразу же поспешили к синоптикам. Те нас обнадежили: к полудню ожидалось улучшение погоды.

Начальник аэродрома предложил нам использовать время ожидания для ознакомления с местной летной школой. И действительно, почему бы не ознакомиться?

В этом учебном заведении курсанты, только что окончившие авиационное училище, проходили тренировку, и только после этого им давали боевые самолеты. Основная часть времени их учебы проходила на земле, в классах. Самыми важными предметами были: синоптика, аэронавигация, тренировки по связи и стрельбе. Обучение управлению самолетом велось также в помещении, в так называемой кабине Линка. Устройство последней дает возможность совершить «полет» в обстановке, которая довольно близка к реальной. А возможности контроля за обучающимся здесь гораздо шире, чем в воздухе, особенно на одноместном самолете. Хотя кабина Линка обходится довольно дорого и создание ее связано с определенными трудностями, тренировки в ней все-таки несравненно дешевле, чем на боевом

самолете.

В просторном зале, на массивных основаниях, в которых скрывались электромеханизмы, был установлен целый ряд кабин Линка. Они и внешне походили на самолеты: фюзеляж, крылья, элероны, рули высоты и направления — все было на своих местах. Прикрепи только винт — и самолет как самолет. И кабина, где занимает место курсант, ничем не отличается от кабины самолета такого же типа. В приборную доску вмонтированы все необходимые устройства, имеются рычаги управления и радиотелефон.

На столе инструктора под стеклом лежит карта зоны полета, на которой толстыми линиями нанесены маршруты полетов. На стекле стоят крошечные самолеты, причем одно из колес каждого оставляет на стекле чернильный след. Перед вылетом самолет ставится в исходный пункт маршрута. Он точно копирует скорость и направление, которые выбирает курсант, находящийся в кабине Линка.

Получив летное задание, курсант производит все предшествующие полету расчеты, подготавливает маршрутную карту и «поднимается в воздух». Инструктор спокойно сидит за своим столом и следит за движущимися самолетами. При необходимости он по телефону делает необходимые поправки и замечания, дает дополнительные сведения. Когда курсант увеличивает скорость своего «самолета», движущийся на столе инструктора макет тоже бежит быстрее, когда он отклоняется от заданного курса, это сразу замечает инструктор. Так он видит каждую ошибку, допущенную курсантом, и сразу заставляет его исправить ее.

Весь «полет» происходит вслепую, по показаниям приборов. Только тренировки в стрельбе выполняются в открытой кабине — с помощью фотопулеметов по движущейся на киноэкране мишени.

Так каждого молодого летчика тренировали тридцать — сорок часов.

Пока мы с интересом следили за «полетами», погода заметно улучшилась. Я поспешил на аэродром для переговоров с начальником противовоздушной обороны. Нужно было обо всем договориться, чтобы нас не сбили, приняв за противника.

Уточнив время и маршрут нашего полета, начальник противовоздушной обороны округа сообщил мне, что для обеспечения нашей безопасности он приказал истребителям эскортировать наш самолет. У нас, конечно, не было никаких оснований возражать.

Одновременно со мной к самолету прибыла машина

начальника аэродрома. Меня попросили взять с собой двух английских офицеров-летчиков: штурмана и радиста. Please, пожалуйста!

Истребители «харрикейн» английских военно-воздушных сил сразу после взлета пристроились за нашим самолетом, один справа, другой слева.

Рельеф Шотландии довольно пересеченный. Горы здесь не особенно высоки, но все же мы часто встречали вершины, достигающие тысячи метров. Облака плавали на высоте трехсот метров, так что нам приходилось тщательно лавировать, придерживаясь средней части долины. Слева и справа навстречу мчались горные глыбы, сверху небосвод был покрыт густым облачным ковром — мы летели как в трубе!

Наконец мы увидели западное побережье Шотландии. По направлению волн смогли определить, что дует сильный северо-западный ветер. Одна за другой разбивались о каменный берег пенящиеся крутые волны.

Уже виднелся аэродром. В начале каждой из бетонных взлетно-посадочных полос светились большие белые цифры. Кто-то из радистов принес мне радиограмму: «Приземление 31». Черт побери, что бы это значило? Я долго ломал себе голову, но отгадать так и не смог. Мы решили приземлиться, как обычно, против ветра. Только тогда, когда бетонная дорожка была уже довольно близко, я догадался: номер «31» был как раз перед нами! Компас показывал курс приземления — 310°. Теперь содержание радиограммы стало совершенно ясным: там был указан курс приземления в десятках градусов.

Мы приземлились и отрулили свой самолет к ангару. Нам было отведено место рядом с американскими самолетами «боинг» и «либерейтор». Там же стоял и четырехмоторный английский бомбардировщик «галлифакс».

Еще в воздухе мы заметили на аэродроме у ангаров массу людей. Теперь эта толпа направилась прямо в нашу сторону — на машинах и мотоциклах, на велосипедах и просто пешком. Вскоре мы вместе с самолетом были плотно окружены людьми. Все, что можно было потрогать, они ощупывали и тщательно изучали, в том числе и нашу летную одежду. Прищелкивали языками, отовсюду слышалось:

— Вери гуд! О'кей!

Наконец с помощью аэродромного начальства нам удалось организовать охрану самолета, чтобы иметь возможность спокойно заняться необходимыми послеполетными делами.

Кстати, аэродром Прествик, где мы приземлились, принадлежал авиалинии Англия — Соединенные Штаты Америки

— Канада. Это был один из самых больших и самых лучших аэродромов этого типа в Англии.

Пока мы возились у самолета, наш переводчик капитан Хэдсон успел уладить вопрос о нашем размещении. Офицеров поместили в отдельных номерах аэродромной гостиницы, а остальных членов экипажа — в просторной общей комнате. В вестибюле мы с удивлением узнали, что состав проживающих в гостинице весьма разнообразен: тут можно было встретить летчиков со всех концов света — американцев и австралийцев, норвежцев и новозеландцев, летчиков из Южно-Африканского Союза.

Мы вскоре познакомились с летчиком-чехом, который при каждой новой встрече очень горячо и сердечно жал нам руки и восторженно повторял:

— Русские летчики молодцы! Гитлер скоро капут!

На аэродроме Прествик каждый день приземлялись самолеты, совершившие полет над Атлантикой, и взлетали самолеты, направлявшиеся за океан. И все же сообщение «Идет на посадку самолет, прибывший с Ньюфаундленда» вызвало оживление и многочисленная толпа летчиков, оставив все свои дела, ринулась на летное поле. С сочувственным волнением следили за приземлением каждого прибывающего самолета. Понятно, что каждый пилот ощущает всеми своими нервными клетками, насколько устал экипаж приземляющегося самолета, особенно если полет проходил в плохую погоду. Часто можно было видеть, что крылья только что прибывшего самолета покрыты толстой ледяной коркой. Уже одно это говорило о неимоверных усилиях, которые приходилось затратить экипажу, чтобы добраться до места назначения…

В столовой нам был отведен отдельный стол. В течение нескольких первых дней трудновато было разбираться в меню без помощи переводчика. Но вскоре мы уже научились кое-как различать названия блюд. Мы привыкли и к тому, что при нашем появлении в столовой замолкал разноязычный гомон и все взгляды устремлялись на нас. Как-то неловко было идти к своему месту в такой благоговейной тишине…

Но всему свое время, надо было заняться подготовкой самолета к новому полету. Ведь нам предстоял самый сложный и самый ответственный этап — перелет через океан.

Первый полет через необъятное водное пространство Атлантики был осуществлен не так уж давно. Лишь один из советских летчиков проделал этот дальний путь, да и то не вполне удачно. Учитывая все это, мы готовились к полету самым

тщательным образом. Мы уменьшили вес самолета до минимума. Теперь, когда мы были вне досягаемости нацистских истребителей, можно было освободить наш «дредноут» от брони и части боеприпасов. Это дало возможность взять на борт порядочное количество бензина сверх нормы. Каждый участник перелета должен был надеть также «мисс Мэй» — так называли спасательный пояс, вернее, спасательный воротник американского производства, который, когда его надували, оттопыривался на груди и, как утверждали знатоки, поразительно походил на бюст голливудской кинозвезды мисс Мэй…

Пока экипаж возился возле самолета, я, Обухов и штурманы обосновались в штабе трансатлантической авиалинии и усердно изучали организацию и обслуживание полетов. Штаб размещался в двухэтажном доме, спрятавшемся в тенистой зелени большого парка. Время сделало когда-то яркую окраску каменных стен тусклой, усеяло их выбоинами и трещинами, из которых стремилась к солнечному свету буйная растительность.

Подполковник Балструд пригласил нас в свой кабинет. Из просторных окон открылся прекрасный вид на аэродром и на море. На большой травянистой площадке, видневшейся немного правее, шла игра в гольф.

Стены кабинета были увешаны картами Атлантического океана. Там были отмечены все находящиеся на побережье аэродромы, радиостанции, маяки и авиалинии. Собственно, подполковник и предоставил в наше распоряжение свой кабинет как раз для того, чтобы мы могли изучить карты. Мы поблагодарили подполковника за заботу.

Следующий визит мы нанесли диспетчерам, располагавшимся на нижнем этаже. Опять бросилась в глаза карта Атлантического океана. Она была настолько велика, что покрывала всю стену. На карте — три модели самолетов из картона. Пеленгационные станции на побережье были обозначены большими, разделенными на 360° кругами. В центре круга — небольшая катушка с нитками с шариками на концах. Получив по телефону пеленги находящегося далеко над океаном самолета, диспетчер прокладывал нитки от центра крута по направлению полученных пеленгов. Точка, в которой перекрещивались две нитки, и обозначала местонахождение самолета в момент пеленгования. Если самолет отклонился от заданного ему маршрута, диспетчер по радио давал самолету приказ немедленно прокорректировать курс и перейти на верное направление.

Просто и наглядно.

На другой стене висела доска, где мелом отмечались

фамилии летчиков, номера самолетов, начальный и конечный пункты маршрута. Там мы могли прочитать и о себе: «Самолет ТБ-7, командир Пусэп, прибыл из Советского Союза, направляется в Исландию».

Склонившись над столами около стен, помощники главного диспетчера — а их было человек десять — наносили на карту фактический маршрут каждого находящегося в пути самолета.

В следующем помещении находилось бюро синоптиков. Девушки-курьеры проворно сновали взад-вперед, принося данные о поводе. Обязанности были четко распределены, бюро работало как часовой механизм. Нас интересовала, конечно, главным образом организация метеорологической службы на линии, ведущей в Исландию. На этой линии, как и на всех других, был свой «начальник погоды». Мы остановились около его стола. Однако нас ждало разочарование: оказалось, что ему «некогда» и вообще он не имеет права давать консультации. Его дело заключается в том, чтобы собрать необходимые материалы и оформить их. Когда все эти точные данные, касающиеся формы и высоты облачности, давления воздуха, направления и силы ветра, температуры и условий видимости, собраны вместе и аккуратно напечатаны на бланках, клерк прилежно подшивает их в папку и передает с почтительным поклоном главному синоптику…

Голова немножко закружилась от такого сверхдлинного и путаного объяснения. Но мы поняли: только главный синоптик, который основательно познакомился с содержанием папки, имеет право давать консультации пилотам и штурманам.

Ясно.

Стол главного синоптика и в самом деле выглядел любопытно. На нем, под целлулоидным покрытием, лежала еще одна карта Атлантического океана. На прозрачном целлулоидном листе — условные знаки, которыми обычно пользуются предсказатели погоды. Главный синоптик был похож на шахматиста, делавшего свои ходы в соответствии с данными, только что полученными от метеорологических станций, самолетов и кораблей. Когда «начальник небесной канцелярии» делал свой ход в виде циклонов и антициклонов, то и главный синоптик перемещал целлулоидный лист с нанесенными на нем условными знаками по прикрепленной к столу карте.

Опять просто и наглядно. В работе штаба было много интересного. Но так как наше время было ограничено, мы не могли вникать во все. В момент, когда мы собрались уходить, вошли два офицера в мундирах американских летчиков. Судя по погонам, старший из них был полковник, младший — капитан.

Подполковник Балструд представил нам вошедших.

— Полковник Хиллс, — сказал старший из американцев и протянул мне руку.

Значит, это тот самый командующий американской авиацией в Англии, с которым нам советовал познакомиться полковник Стукалов во время нашего разговора в Лондоне.

Американский капитан оказался штурманом одного из самолетов, обслуживавших трансатлантическую линию.

Полковник Хиллс вскоре с нами распрощался, сказав, что всю интересующую нас информацию мы получим от капитана.

Мы перелистали всевозможные карты и таблицы, которыми была наполнена довольно объемистая папка капитана. Действительно, там было много такого, что заслуживало внимания или могло нам пригодиться. Прежде всего нас интересовали маршрутные карты полета. Они оказались не такими «простынями», какими снабдили нас англичане в Лондоне. Маршрутная карта, которую продемонстрировал нам американский летчик, была лучшей из всех, какие нам доводилось видеть до сих пор. Для имеющего такую карту пилота или штурмана отпадает необходимость наносить туда еще что-нибудь от себя или производить какие-нибудь расчеты. Радиостанции, пеленгаторы, длины их волн и позывные, аэродромы и подходящие для приземления площадки, запретные зоны, рельеф местности — все было точно отмечено. Летчику оставалось только сунуть карту в планшет и отправиться в путь. Кстати, в то время англичане совершали полеты, ориентируясь в основном по радиопеленгаторам, а американцы предпочитали радиомаяки, густая сеть которых покрывала весь континент.

Наши штурманы Штепенко и Романов воспользовались подходящим случаем. Нужные карты оказались в их планшетах.

Закончив свои дела, мы покинули штаб. Подполковник Балструд был настолько любезен, что предложил нам воспользоваться своей личной машиной:

— Пока вы здесь, вы могли бы немного развлечься и ознакомиться с окрестностями.

Предложение было, конечно, заманчивым, но, увы, на развлечения у нас не оставалось времени.

В гостинице нас ожидали прибывшие из нашего посольства инженеры Борисенко и Иванов. Товарищ Майский послал их помочь нам в подготовке самолета.

Вечером позвонил из Лондона полковник Стукалов:

— Англичане советуют для перелета через океан взять с собой их радиста и штурмана.

Этого еще не хватало!

— Товарищ Стукалов, у меня и так двойной экипаж, в том

числе два штурмана и два радиста. Каждый из них мастер своего дела. Мы тут из кожи лезем, чтобы уменьшить вес самолета, а вы советуете взять с собой примерно двести килограммов балласта!

— Но что мне ответить «хозяину»? — послышался озабоченный голос полковника.

— Скажите, что в своем экипаже я так же уверен, как и в самом себе. У меня нет никаких сомнений в способностях моих штурманов или радистов. Я посоветовал бы вежливо отклонить предложение англичан… Так и доложите «хозяину».

— Хорошо, постараюсь! — И полковник повесил трубку.

Когда я сообщил только что полученную новость своим штурманам, их лица помрачнели.

— Тогда оставьте нас прямо тут на берегу, — обиженно сказал Штепенко.

— Ну-ну, не надо горячиться! Я же отказался от услуг англичан, — постарался я успокоить его.

Через пару часов меня опять позвали к телефону. Звонили из советского посольства, снова из Лондона.

— Англичане настоятельно советуют нам взять с собой для перелета через океан их авиационных специалистов. Мы знаем ваше мнение, но нам кажется, что было бы полезным все же взять с собой хотя бы опытного радиста.

Мне не оставалось ничего другого, как согласиться. Возражения были исключены.

На следующий день, когда мы после обеда сидели в холле за шахматной доской, к нам подошел капитан Хэдсон с каким-то довольно тучным мужчиной. Мое внимание привлек красноватый цвет его лица и сомнительный оттенок носа.

— Кэмпбел, — представился незнакомец, — радист. — И схватил мою руку в свою ладонь величиной с лопату.

— Это радист, который будет сопровождать вас в Вашингтон и обратно, — объяснил капитан.

Полный мужчина сказал что-то по-английски.

— Мистер Кэмпбел говорит, что он работает радистом с того самого дня, когда Маркони изобрел радио, — перевел Хэдсо'н, улыбаясь.

— Мистер Кэмпбел ошибается. Скажите ему, что первоизобретателем радио является не Маркони, а русский ученый Попов. Следовательно, в России могут быть радисты, рабочий стаж которых окажется больше стажа мистера Кэмпбела, — с улыбкой парировал я остроту Кэмпбела.

Жизнерадостный мистер ничуть не был смущен этим замечанием. Его лицо постоянно светилось радостью и удовлетворением.

Когда Хэдсон ушел, мы остались без переводчика. Мистер Кэмпбел беззаботно смеялся над чем-то. Я тоже постарался придать лицу веселое выражение, но думаю, что получилось это не особенно удачно. Меня тревожила мысль о том, что на нас вдруг обрушились лишние килограммы, отложившиеся в полном теле мистера Кэмпбела… Ладно, справимся. И место ему найдем. Там, где вмещаются тринадцать, можно найти место и для четырнадцатого. Ведь народная мудрость гласит: в тесноте, да не в обиде.

Первым актом деятельности нового члена нашего экипажа был безмолвный, но понятный мужчинам во всех концах света жест. Мы направились в бар. С помощью жестов и мимики мистер Кэмпбел старался нам объяснить еще что-то, но на этот раз мы не приблизились к сути дела ни на йоту. Со временем мы усвоили кое-что из тайн английского языка, в первую очередь, конечно, то, что касалось родного для нас дела — авиации, а темы из «частной жизни» оставались еще недосягаемыми сферами… Только тогда, когда у нас снова появился переводчик, мы узнали, что супруга мистера Кэмпбела, провожая его из Монреаля, сделалась якобы очень щедрой (впервые за все время их долгой совместной жизни) и дала ему на виски с содовой целых четыре доллара! «God save the king!»[4] — воскликнул мистер Кэмпбел, захлебываясь от смеха и помахивая долларами. В конце концов у каждого из нас оказался в руках стакан, наполненный виски, джином или пивом.

Тем временем вокруг нас собралась довольно большая группа летчиков из разных стран. Зазвучали тосты за победу над гитлеровцами, за успехи Красной Армии и советских летчиков и за многое другое хорошее. Я не без тревоги заметил, что и без того выразительный нос мистера Кэмпбела с каждым тостом приобретал все новые оттенки. Но летчиков становилось все больше…

Позже капитан Хэдсон сообщил нам, что мы приглашены на вечер самодеятельности находящегося по соседству истребительного авиационного полка. Мы поблагодарили за приглашение. В назначенное время к гостинице подкатил просторный автобус. Командир полка сам приехал за нами, чтобы отвезти на место.

Помещение напоминало наш аэродромный офицерский клуб. Впереди несколько рядов стульев, дальше простые скамейки. Просторный зал заполнен офицерами и членами их семей. Нас, как гостей, усадили на стульях первого ряда.

Свет погас. То обстоятельство, что концерт транслировался по радио, являлось предметом гордости организаторов. Программа была разнообразной, большую ее часть составляли

инструментальные и вокальные номера. Исполнителями были в основном офицеры этой авиационной части и члены их семей. Был и какой-то скетч, насколько мы могли судить — довольно примитивный, так что осталось непонятным, над чем так хохотала публика.

После концерта все направились в другое помещение, где находился и бар. Там же начались танцы. Через некоторое время из одного угла, где расположились канадские офицеры, послышалась песня, которая, все усиливаясь, вскоре заглушила танцевальную музыку. И началось в полном смысле этого слова состязание в пении между представителями разных национальностей. Не составили исключения и мы. По настоятельным просьбам хозяев праздника мы тоже должны были спеть несколько песен. Когда зазвучала «Из-за острова на стрежень» (к моему большому удивлению, дело пошло у нас довольно гладко), нам усердно стал помогать капитан Хэдсон. Однако стоило нам запеть «По долинам и по взгорьям», как капитан замолчал, нахмурил брови и засопел не очень доброжелательно.

Когда наш репертуар иссяк и аплодисменты стихли, мы услышали вдруг, что наши песни зазвучали вновь. Канадцы внимательно слушали нас, запомнили мелодии и теперь воспроизводили их. И надо сказать, вполне прилично!

Каждый праздник когда-то кончается. Наконец организатор вечера поднялся на стоявший в углу стол и произнес короткую приветственную речь в честь Красной Армии и советских летчиков. Чтобы не остаться в долгу у хозяев, мы послали Штепенко своим представителем на ту же самую импровизированную трибуну. Наш штурман поблагодарил организаторов праздника за радушный прием и приветствовал всех, «кто любит свою родину, свой домашний очаг и семью, кто любит свободу и умеет ее мужественно защищать»…

Последствия праздника были странными. На следующий день капитан Хэдсон был в плохом настроении, его часто вызывали к телефону, наконец он сел за стол и взялся за писанину… Да, капитану кроме обязанностей переводчика была поручена еще довольно неприятная роль: постоянно следить за каждым нашим словом и шагом и докладывать об этом соответствующим органам…

Англичане оказались вовсе не такими джентльменами, какими они старались выглядеть. От их реакционных кругов можно было ожидать чего угодно… Это требовало от нас осторожности, и мы все понимали это.

Прыжок в „страну гейзеров“

В. М. Молотов закончил свои дела в Лондоне, и мы смогли продолжить свой длинный путь. Нам предстояло лететь на остров Исландию.

Погода стояла не очень хорошая, но лететь можно было. На аэродроме дул сильный западный ветер. Взлетать пришлось с короткой полосы, но ветер помог нам легко подняться с земли. На водном просторе пенились и бились большие волны. Моросил дождь. Мы старались держаться вдоль проливов, между горными вершинами на островах и берегах. Узкие проливы вынуждали нас часто менять направление. Наконец мне надоели бесконечные развороты, и я решил посмотреть, какова же толщина слоя этих облаков. Уже на высоте 2000 метров облака закончились, открылось весеннее небо с сияющим солнцем.

Мы летели на север в сторону Фарерских островов.

Когда самолет по истечении рассчитанного времени должен был пролетать над островами, между членами экипажа возник оживленный спор. То один, то другой дока-

зывал, что видит архипелаг. Один видел его слева, другой справа, а третий утверждал, что острова остались уже позади. Но на самом деле никто из нас Фарерских островов не видел, оптическую иллюзию создавали тени облаков на поверхности океана, а при приближении видение исчезало, как мираж в пустыне.

Конец спору положили радисты и штурманы, которые приняли сигналы находящейся в Скапа-Флоу радиостанции и таким образом точно установили наше местонахождение.

Между тем тучи стали атаковать нас снизу. Пришлось «ползти» наверх до 6500 метров. Опять надели кислородные маски.

Настало время узнать состояние погоды в пункте назначения. Пришел самый подходящий момент дать возможность мистеру Кэмпбелу, во вместительной папке которого находилось, по его утверждению, «радио всего мира», проявить свои способности. Но не тут-то было! Радиосвязь с аэродромом Рейкьявика он установить не смог.

Время шло. Я с нетерпением спрашивал:

— Алло, радисты! Как дела?

— Мистер Кэмпбел говорит, что еще рановато справляться 6 погоде, — ответил Низовцев.

Вот это новость так новость! Какой-то мистер решает за командира самолета, что надо и чего не надо! Ну нет, такими делами у нас не шутят!

— Скажите мистеру Кэмпбелу, чтобы он сию же минуту установил связь с пунктом назначения и спросил, какая там погода! — строго приказал я.

Прошло еще минут десять, прежде чем Кэмпбел справился с заданием и протянул мне радиограмму: «Рейкьявик — видимость хорошая, облачность 8 баллов, высота 300 метров».

Все ясно!

Беспокоило все же то обстоятельство, что столицу Исландии окружают горы. Местами их высота составляла несколько тысяч метров, а высота облачности — только триста метров. Значит, надо было уже заранее, еще над океаном, спуститься ниже кромки облаков. Скоро я нашел между глыбами облаков «окно» и нырнул в него. Расчеты штурманов оказались исключительно точными: опустившись под облака; мы разглядели побережье Исландии.

Навстречу нам неслись две черные точки, которые, как скоро выяснилось, оказались самолетами. Это были истребители с американской авиационной базы, они прилетели эскортировать нас до пункта назначения. Они пристроились по обеим сторонам нашего самолета и летели так близко, что я мог видеть даже улыбающиеся лица летчиков. Штепенко помахал одному из них своей маршрутной картой, и американский летчик поднял большой палец: «О' кей!»

В отдалении виднелась уже столица Исландии Рейкьявик и неподалеку от города, на мысу, аэродром средней величины. Немного правее, в центре острова, били вверх струи горячей воды и пара. Это были знаменитые гейзеры. Мне почему-то сразу вспомнилась картинка из школьного учебника географии: извержение вулкана Гекла.

Благодаря теплому Гольфстриму и мягким атлантическим ветрам, дующим с юго-запада, климат на острове гораздо мягче, чем на находящихся на этой же широте наших арктических островах, где, кроме вечного льда и снега, ничего нет. На Исландии даже есть растительный покров, тундровый кустарник и хилые деревья.

Аэродром, где мы приземлились, был сооружен на тундровой почве. Длина бетонной полосы не превышала километра, но мы утешали себя мыслью, что в этой части земного шара постоянно дуют сильные ветры, — значит, посадка и взлет не окажутся особенно трудными.

— Сколько весит ваш самолет? — был первый вопрос, который задали мне сразу же после посадки. Услышав мой ответ, дежурный офицер покачал головой и предупредил, чтобы я вел самолет только по тем плитам бетонной дорожки, которые он мне покажет.

— Иначе вы можете повредить бетон и самолет, — объяснил он в заключение.

Мы катились к месту стоянки с крайней осторожностью. На бетонном поле было множество самолетов — истребители, транспортные и разведывательные. Но больше всего было морских разведчиков, которые, имея на вооружении глубинные бомбы, могли использоваться для борьбы с подводными лодками. Все эти самолеты, вместе взятые, представляли огромную силу, только… стояли они без дела. А в то же самое время подводные лодки гитлеровцев занимались пиратством в северной части Атлантического океана…

Еще в воздухе я заметил на земле сооружения своеобразной формы. Мне показалось, что это огромная площадка с цистернами для топлива. Разница была в том, что цистерны не стояли, как мы обычно привыкли видеть в нефте- и бензохранилищах, а были расположены горизонтально и наполовину закопаны в землю.

Позже, войдя в одну из таких «цистерн», мы были приятно удивлены, найдя там все необходимое: душевую комнату, постели, стол, стулья и даже радиоприемник.

На следующий вечер мы все еще находились в Рейкьявике. На радиолинии между Исландией и Америкой царила так называемая «непроходимость». Невозможно было получить информацию о погодных условиях по ту сторону «большой воды».

Поужинав, экипаж самолета направился в кино, а я задержался в столовой. У меня не было никакого желания смотреть эти бесконечные вестерны с драками и наивными любовными похождениями. А что-нибудь другое в производстве Голливуда представляло большую редкость.

Когда я уже собрался уходить, в столовую вошли американские летчики. Шумно переговариваясь, они сели за стол. Наш новый переводчик, у которого была окладистая черная борода, а цвет лица, особенно носа, довольно недвусмысленно говорил о его дружбе с Бахусом, поспешил к их столу и сказал что-то. Вернувшись, он торжественно произнес:

— Полковник Арнольд имеет честь пригласить вас на кружку пива.

Я надеялся извлечь пользу из этого нового знакомства и поэтому согласился.

— Полковник Арнольд, — представился полный офицер средних лет, одетый в простую кожаную летную куртку.

С помощью переводчика мы поговорили о войне, самолетах и погоде. Полковник рассказал о себе, о том, что он уже длительное время работает на трансатлантической авиалинии. В данный момент он направлялся на Гренландию. Услышав, что мы

готовимся лететь к находящемуся на острове Ньюфаундленд аэродрому Гандер, он отыскал свою маршрутную карту и стал подробно рассказывать о погоде и летных условиях на этом острове, расположенном у северо-восточного побережья Северной Америки. Наш переводчик, чувствовавший себя в этой области не совсем уверенно, сумел передать рассказ полковника с большим трудом. Благодаря международным терминам, существующим в авиации, я сам в достаточной мере понимал объяснение полковника, — может быть, даже лучше, чем переводчик.

— Учтите, — говорил полковник, — что Ньюфаундленд — довольно своеобразный остров. Погода там может меняться так неожиданно и так часто, что даже самые опытные синоптики не в состоянии этого предсказать. Капризная и вспыльчивая, как избалованная женщина…

— И чем это обусловлено?

Полковник заказал еще пива, раскурил трубку и затем задумчиво произнес:

— Думаю, что причиной непостоянства погоды на Ньюфаундленде является тот факт, что на подступах к острову сливаются теплый Гольфстрим и идущее с севера Лабрадорское холодное течение.

Рассказ полковника заставил меня задуматься. В трудную ситуацию попадает летчик, перелетающий через океан и обнаруживающий, что место посадки скрыто туманом, а бензин на исходе! Припомнился случай из недавнего прошлого.

— Нечто подобное случается на архипелаге Франца-Иосифа.

— Вы там бывали? — заинтересовался полковник.

— Дважды. И каждый раз с неприятными приключениями.

— Расскажите, пожалуйста.

— Первый случай произошел в 1937 году. Я был тогда участником экспедиции, занимавшейся поисками пропавшего самолета и экипажа полярного летчика Героя Советского Союза Сигизмунда Леваневского. Мы вылетели из Москвы в начале октября. Как видите, время года было крайне неблагоприятным для вторжения в центр Арктики. До Маточкина Шара на Новой Земле все шло гладко. Осталось совершить только последний этап полета на остров Рудольфа. Именно там находится самая северная летная база, и спасательной экспедиции приходилось совершать вылеты оттуда.

Прогноз погоды был благоприятным: вдоль Новой Земли и через Баренцево море до Земли Франца-Иосифа распространялся гребень антициклонов. Можно было ожидать ясную и холодную погоду. Три четырехмоторных самолета отправились в путь, мы были полны надежд. Сначала все шло хорошо. В свете вечерней

зари уже виднелись черные скалы архипелага… Но они вдруг начали исчезать, как будто растворялись в воздухе. Неожиданно появившиеся низкие и густые облака скрыли от нас землю. Сумерки сгущались в чернеющую ночь. Обе находившиеся на островах радиостанции сообщили нам почти одновременно: все окутано туманом…

Пока я закуривал сигарету, бородач успел перевести мой монолог.

— Но как же вы выбрались из этой каши? — спросил полковник с нетерпением.

— Просто нам повезло, удивительно повезло! Горючее уже было на исходе, казалось, мы либо упадем в море, либо разобьемся о скалы и ледники, когда в отдалении среди темно-серой массы тумана мы увидели вдруг белеющий пятачок суши. Тотчас же мы помчались в ту сторону и приземлились на твердый и глубокий снег.

Опасность осталась позади. Но где мы находились? На каком острове? По правде говоря, это нас не очень беспокоило, — главное, что мы были на земле! Этого было нам для начала более чем достаточно.

Так главной причиной нашей вынужденной посадки стала коварная погода, внезапные капризы которой не подчиняются прогнозам.

— Интересно все-таки, сколько вы там сидели? — спросил полковник, когда переводчик справился со своей задачей.

— Нам пришлось, как настоящим снежным людям, забраться под снег и прожить так много дней…

Разговор прекратился.

Наконец американец вытащил снова маршрутную карту. Он указал на нарисованный красным карандашом кружочек вблизи устья реки Св. Лаврентия:

— Чтобы вам не пришлось снова пережить что-нибудь подобное, обращу ваше внимание на этот аэродром — Гус-Бей. Он находится, правда, гораздо севернее Гандера, но в крайнем случае на него можно рассчитывать. Правда, в данный момент там готова только одна подходящая взлетно-посадочная полоса. Длина 5820 футов. Имеется запас бензина и масла. Можно получить спальный мешок, горячий кофе и консервы. И виски тоже, — закончил полковник, улыбаясь.

Я поблагодарил его за ценную информацию и поспешил к месту ночлега. Немедленно я достал свои карты и отметил на них аэродром Гус-Бей. Как раз в это время ребята вернулись из кино.

— Ты что там колдуешь? — спросил Романов, увидев, что я занимаюсь с картами.

— Да так, изучаю маршрут, — ответил я.

Ребята принялись наперебой рассказывать мне содержание фильма. Опять типичный сюжет: ковбои, любовь, погони и стрельба и, как обычно, «happy end»,[5] поцелуй и помолвка…

— А я познакомился в это время с командиром «либерейтора», — похвастался я.

— Подумаешь, мы еще не раз успеем встретиться и познакомиться с ними, — смеялся Штепенко.

— Кроме того, я еще выпил пару кружек пива…

— Ну, это еще куда ни шло, — перебил меня Романов.

— …и узнал на всякий случай новое место посадки! — выложил я главный козырь.

— Что? Где? Какое место посадки?

— На полуострове Лабрадор. Новый строящийся аэродром.

Я рассказал им обо всем, что услышал от американца. Штурманы быстро вытащили свои папки с картами и в свою очередь отметили на них местонахождение аэродрома Гус-Бей.

Раньше, когда вулканы действовали активно, Исландию называли «островом искр». Теперь ее называют «страной гейзеров» и «островом ветров». Во время нашего пребывания там постоянно дул сильный ветер, который временами переходил в настоящий ураган. Последнее обстоятельство, как утверждали американцы, и заставило сделать крыши лагерных построек обтекаемыми.

Мы все еще вынуждены были оставаться на острове. Радиосвязь с Америкой никак не удавалось установить. Члены правительственной делегации использовали это время для ознакомления со столицей Исландии и находящимися на острове гейзерами.

Наконец радиосвязь с Америкой была установлена и мы получили информацию о погоде. В общем она была благоприятной, и мы решили лететь через сутки.

И тут этот дьявольский «остров ветров» выкинул номер — черно-белый полосатый конус неожиданно опустил свой длинный хвост: ветер стих.

Вес нашего самолета был чрезмерно велик для такой короткой взлетной полосы. Надо было быстро пересмотреть весь груз, в первую очередь количество бензина. Я подозревал, что и на этот раз инженеры, постоянно сомневающиеся в способностях пилотов и штурманов, приказали накачать в баки дополнительное количество горючего «на всякий случай».

Конечно, это было так! Пришлось выкачать из баков целую тонну бензина. Пока инженеры довольно неохотно занимались

этим, я сел в машину и проехал аэродром еще раз из одного конца в другой, чтобы окончательно выбрать направление взлета. Это оказалось не таким-то простым делом: один конец взлетной полосы упирался в пригородные дома, другой, обращенный к морю, заканчивался десятиметровым обрывом.

Положение было серьезным. Даже слишком. Это можно было понять и по лицам собравшихся вокруг нашего самолета летчиков: взлет может оказаться опасным.

Чтобы избежать этой опасности, я решил взлетать в сторону моря: хотя взлетной полосы будет немного недоставать, впереди все-таки открытое пространство, над которым можно будет набрать необходимую скорость и не опасаться столкновения, а такая опасность могла возникнуть при взлете в сторону города.

Перед самым вылетом я еще раз посмотрел на бессильно висящий конус и с тревогой в душе приказал запустить моторы. Затем мне пришлось так вырулить на старт, что хвостовое колесо самолета осталось на земле, за бетонной дорожкой. Тем самым я прибавил к длине взлетной полосы дополнительные десять метров.

— Все готово?

— Готово! — доложил бортинженер Золотарев.

Я дал полный газ и начал взлет. Под гул моторов мы катились по взлетной полосе вперед между рядами истребителей и самолетов-разведчиков, расположенных справа и слева. Мощности моторов было явно недостаточно, чтобы подняться в воздух с этой короткой взлетной полосы, поэтому я приказал борттехнику дать форсаж, к чему прибегают лишь в чрезвычайных случаях. Рычание моторов перешло теперь в оглушительный рев, а самолет резко потянуло вправо. Скорость была еще маловата, и эффективность руля настолько неудовлетворительна, что самолет можно было удержать на прямой, только регулируя тягу моторов. Пришлось уменьшить обороты левых моторов. Я, очевидно, чуть-чуть переусердствовал, потому что теперь самолет резко рвануло влево и возникла реальная опасность врезаться в ряд самолетов, стоявших на левом краю взлетной полосы. Я быстро снова дал полные обороты левым моторам, самолет опять потянуло вправо.

Скорость возрастала. Сейчас должно было решиться все: впереди уже виднелся конец полосы. Вдруг я с ужасом заметил, что через несколько мгновений могу крылом самолета начать «косить» винты выстроенных с правой стороны дорожки самолетов! Чтобы прервать взлет, не было уже ни места, ни времени. Если теперь постановить моторы, пользы от этого не будет никакой: мы неизбежно устремимся прямо в море.

— Держите полный газ! — крикнул я и нажал изо всех сил на

левую педаль, поворачивая одновременно и штурвал влево. Справа, на расстоянии десятков сантиметров от конца крыла мчащегося вперед самолета, промелькнули винты стоящих в ряд самолетов. «Еще хотя бы немножко!» — пронеслось у меня в голове. Я взглянул на указатель скорости: 160. Порядок! Я энергично потянул штурвал на себя — мы поднялись в воздух… Взлетная полоса исчезла, под нами простиралось бесконечным зеркалом безмятежное водное пространство.

— Убрать шасси! — дал я команду, и у меня будто гора свалилась с плеч. Горячие струйки пота стекали по лицу и шее.

Когда шасси было убрано, скорость сразу возросла. Мы могли начинать набирать высоту. Это оказалось и необходимым, так как прямо по курсу был виден довольно высокий горный хребет, расположенный на противоположной стороне залива. Перелететь через него прямо было нельзя, поэтому я повернул немного вправо, в открытый океан. Уточнив курс, я включил автопилот. Он был замечательным помощником, очень хорошо управлял самолетом и тем самым давал пилотам, мне и Обухову, не один час отдыха.

Последний этап полета через „большую воду“

Моторы гудели тихо и монотонно. В самолете царило молчание. Экипаж, особенно инженеры и штурманы, которым картина только что состоявшегося взлета была видна лучше всего, еще не пришел в себя после нервного напряжения.

Однообразную поверхность океана на несколько мгновений оживил большой караван судов, сопровождаемый военными кораблями. Мы ясно видели, как внизу, на кораблях, махали нам в знак приветствия руками и фуражками: «Счастливого пути!» Я выключил автопилот и ответил международным приветствием летчиков, покачав крыльями и пожелав «Счастливого плавания!».

Караван шел из Америки в Советский Союз. Мы ожидали встретить его еще в Рейкьявике. На транспортах было оружие и боеприпасы, предоставленные нашей Родине по ленд-лизу.[6]

Пассажиры поудобнее расположились в своих креслах и собрались вздремнуть. На этот раз спать разрешалось — мы летели сравнительно низко, не выше 3000 метров, необходимости в кислородных масках не было.

Штурманы ловили в секстанты единственную мерцающую впереди звезду. Вообще навигационные возможности оказались скудными — ни солнца, ни звезд, а радиомаяки находились вне пределов слышимости.

Время шло. Справа на горизонте должна была появиться

Гренландия.

— Скоро ли мы увидим Гренландию? — спросил я у штурманов.

— Через час, — сообщил Штепенко. — Однако, очевидно, она будет окутана облаками.

Золотарев и Дмитриев возились у пультов управления моторами. Через каждые полчаса они регулировали их рабочий режим, чтобы самолет достиг большей скорости с меньшей затратой горючего.

По доносящимся из наушников обрывкам разговора я понял, что нашему уважаемому мистеру Кэмпбелу опять не удается установить связь с Америкой. А надо было знать, какова погода на месте посадки. Полет длился уже седьмой час, и до побережья Северной Америки было недалеко.

Штепенко вдруг сказал:

— Эндель Карлович, возьмите градусов тридцать вправо.

— Зачем? — спросил я недоверчиво.

— Мы приближаемся к зоне слышимости радиомаяка.

— И сколько времени потребуется, чтобы войти в нее?

— Минут десять.

Я взял новый курс и приказал инженерам уточнить запасы горючего. Через несколько минут Золотарев подал мне листок с расчетом: бензина осталось немногим больше двух тысяч литров.

Через десять минут Штепенко попросил вернуть самолет на прежний курс и тоже спросил о запасах бензина.

— На два летных часа, — ответил я, посмеиваясь про себя. Я знал, что бензина хватит еще, по крайней мере, на два с половиной часа. Но пусть последние пятьсот литров будут моим резервом — для посадки.

В парящей ниже нас пелене облаков образовались просветы. Через них виднелась поверхность океана с редкими льдинами.

Арктика!

Вскоре я заметил на горизонте долгожданную темную полосу. Земля! Я напряг зрение: действительно ли земля? Эта черная полоска могла ведь быть и грядой темных облаков… Я смотрел внимательно и еще не решался сообщить об этом другим.

— Кажется, кончается облачный покров, — сказал я в микрофон.

— Земля! Вижу впереди землю! — крикнул вдруг лейтенант Гончаров.

Взгляды всех устремились вперед на темную полосу. Значит, это была все же земля! Облачный покров кончился, на горизонте виднелись острова, а за ними — Американский материк.

— Товарищ командир! — услышал я голос Низовцева. — Я

получил данные о погоде. Аэродром Гандер не принимает, там туман. В Гус-Бее ясная погода, видимость пять километров.

Нам везет. Все в порядке: впереди материк, знаем погоду, радиосвязь поддерживается!

Штепенко установил радиокомпас на волну радиостанции Гус-Бей, а я сразу же взял курс туда. Погода была совершенно ясная, только над озерами и заливом, в направлении которого мы летели, белели комки тумана. Однако это не причиняло нам огорчения, настроение у нас было хорошее…

Козин сообщил, что В. М. Молотов спросил, где мы в данный момент находимся и когда приземлимся.

— Через час мы приземлимся в Гус-Бее.

— А почему не в Гандере? — задал он новый вопрос.

— Аэродром не принимает. Туман.

Сравнивая маршрутную карту и видимый внизу ландшафт, я никак не мог точно сориентироваться. Внизу было так много озер, бухт и проливов, речушек и ручейков, что я никак не мог сопоставить свои наблюдения с картой.

— Послушайте, штурманы! Этот чертовский ландшафт кажется мне совершенно незнакомым.

— Разве вы уже бывали тут раньше? — спросил Штепенко, ухмыляясь. — Мне все так же незнакомо, как и вам.

Пролетев еще немного вдоль берега все суживающегося залива, я увидел среди редкого ельника темный треугольник.

— Ага! Вижу аэродром!

По дыму, поднимавшемуся из какой-то трубы, я установил направление ветра и сразу же поспешил пойти на посадку. Я вынужден был торопиться, ибо с наветренной стороны на посадочную полосу неумолимо наползал густой туман.

— Выпустить шасси! Приготовиться к посадке! — скомандовал я.

Мы приземлились против ветра. Посадочная полоса уже с воздуха казалась довольно узкой. Такой она и была в действительности, однако все обошлось хорошо. Навстречу нам, правда, неслись с обеих сторон в очень опасной близости ели, но по сравнению со взлетом в Рейкьявике это было сущим пустяком.

Мы благополучно приземлились в самый последний момент — не успели мы и оглянуться, как густой туман схватил нас в свои объятия.

— Сзади «виллис» и кто-то машет флажком, — доложил кормовой стрелок Сальников.

Мы осторожно развернулись и двинулись за машиной, благополучно добравшись до отведенного нам места стоянки. Остановили моторы. Можно было выйти из самолета.

Действительно, опять нам повезло удивительным образом: аэродром покрылся настолько густым туманом, что о посадке минутой позже и речи не могло быть.

И вдруг мы услышали совершенно чистую русскую речь! Это говорили появившиеся из тумана люди. На мгновение меня охватило сомнение: туда ли мы прилетели, куда надо? А вдруг мы в Советской Арктике?

Но сомнения вскоре исчезли. Окружившие нас люди были жителями Аляски, потомками тех россиян, которые переселились туда в середине XIX века, то есть во времена, когда Аляска еще принадлежала России. А когда царские власти в 1867 году продали Аляску за бесценок Соединенным Штатам Америки, русским поселенцам не удалось вернуться на родину… Пожилые рабочие, которых мы встретили в Гус-Бее на стройке, хорошо говорили по-русски. Увы, речь представителей более молодого поколения изобиловала английскими словами.

Здешние взлетно-посадочные полосы образовывали большой треугольник, на гипотенузу которого мы и приземлились. Покрытие полос было выполнено из песка и гравия, залитых гудроном. Пригодной к употреблению была пока только одна полоса, та самая, на которую мы недавно приземлились. Она оказалась самой длинной, говорили, что ее длина 5800 футов. Две полосы только строились, но в крайнем случае можно было приземлиться и там. Работа кипела вовсю: сотни рабочих и десятки разных строительных машин работали днем и ночью. Возводились также ангары и различные другие постройки. В эксплуатацию были уже сданы метео- и радиостанции, а также несколько жилых домов.

Интенсивное воздушное движение между Америкой и Англией, особенно усилившееся в военные годы, заставило союзников подумать о расширении сети аэродромов. Единственный аэродром на острове Ньюфаундленд не был в состоянии обеспечить безопасную и регулярную связь между двумя континентами. Еще до нас с капризами здешней погоды познакомился Герой Советского Союза пилот В. В. Коккинаки, который в 1939 году во время трансатлантического полета был вынужден посадить свой самолет в этом же районе.

Местные власти не ожидали нашего прибытия. Все очень удивились, узнав, что мы русские и что на нашем самолете летит Народный комиссар иностранных дел Советского Союза. Однако старший офицер сразу распорядился, чтобы нас и наш самолет снабдили всем необходимым. К нашему самолету подвезли бензоцистерну, и инженеры принялись за заправку. Пассажиров и членов экипажа пригласили на завтрак.

В столовой не было той роскоши, которую нам предложили в Англии. Складные столы и стулья. Алюминиевые тарелки и кружки. В умывальной вместо полотенец рулон бумаги. Вспомнились слова полковника Арнольда, сказанные им во время беседы за кружкой пива в Исландии, что в Гус-Бее все по-спартански просто. Так оно и оказалось на самом деле.

Это чувствовалось и за столом. Еда была обильной, на столе не было недостатка ни в джине, ни в виски с содовой, но за исключением масла и сыра в меню были только консервы: мясные, рыбные, молоко и омлет из яичного порошка. Однако голод — лучший повар, гласит народная мудрость, и мы ели с большим аппетитом.

После завтрака развернулся оживленный разговор. Американские офицеры засыпали нас вопросами. Из них можно было сделать вывод, что офицеры здесь, на краю света, гораздо лучше информированы о положении на театре военных действий, чем многие из их коллег, находящихся гораздо ближе к фронту. Они интересовались всем: сумеет ли Красная Армия преградить фашистам путь к кавказским месторождениям нефти? Каково положение с продовольствием после того, как гитлеровцы захватили Украину, житницу Советской страны? Кто такие партизаны?

Тем временем шла оживленная охота за сувенирами. Пуговицы от мундиров, зажигалки, даже спички переходили из рук в руки. Лейтенант, сидевший напротив меня, вдруг выразил желание, чтобы я подарил ему свой орден Красной Звезды! Когда это необыкновенное желание нам перевели, я онемел, не зная, что и ответить. Меня выручил В. М. Молотов.

— Если вы лично примете участие в войне против фашистов, то у вас будет возможность, соответственно заслугам, получить даже несколько таких звезд, — сказал он лейтенанту. Тот сразу стал серьезным, его круглая физиономия, казалось, даже вытянулась. А среди присутствующих возникло веселое оживление.

В столовую вошли Штепенко и Романов, побывавшие на метеорологической станции.

— До Вашингтона ясная, солнечная погода. А здесь, как считают, туман продержится еще около часа, — доложил Штепенко. По правде говоря, меня это известие не очень обрадовало. Усталость сковывала тело, я надеялся втайне, что погода не позволит сразу же продолжать полет.

Ознакомившись с синоптической картой и прогнозом, мы поняли, что летная погода на маршруте продержится в течение 10–12 ближайших часов, и решили лететь дальше, как только

туман рассеется.

Старший синоптик покачал головой:

— До сих пор еще ни один прибывший из-за океана самолет не торопился сразу же отправиться дальше в путь…

Пусть тогда мы будем первыми нарушившими эту традицию! Мы попросили передать соответствующим аэропортам время взлета, маршрут и высоту полета.

Самолет был готов к взлету, бензина вдоволь. Туман таял и исчезал на глазах. Все было в полном порядке. «Вери гуд, сэр», как имел обыкновение говорить Золотарев.

Взлет! Он удался лучше, чем вообще можно было желать. Мы плавно поднялись в воздух. Уже через мгновение под нами расстилалась безбрежная тундра. Местами то справа, то слева можно было видеть хилые карликовые ели.

Дул довольно сильный встречный ветер. Мы двигались на юго-запад весьма медленно. Через несколько часов безрадостный пейзаж кончился. Теперь расстилавшаяся под нами картина очень напоминала Сибирь. На протяжении сотен километров тянулись девственные хвойные леса Канады.

К концу третьего часа полета мы оказались над берегом большого залива. То тут, то там можно было видеть небольшие селения. На косе, протянувшейся далеко в залив, виднелся городок. Железная дорога. Аэродром.

Тем временем солнечный диск поднялся уже высоко, стало теплее. Мы сняли меховые комбинезоны и надели обычную одежду. В самолете распространился запах одеколона — готовились к встрече с Вашингтоном.

Под лучами солнца нагрелись моторы. Вода в радиаторах угрожала закипеть. На плоскостях самолета и на капотах моторов появились струйки масла. Мы решили подняться выше — там было прохладнее.

Залив Св. Лаврентия остался уже сзади, и под нами между горными хребтами извивалась река, носящая такое же название. Танцующие над горами воздушные потоки качали самолет, бросали его то вверх, то вниз. Самочувствие пассажиров ухудшилось.

Примерно через полчаса ожидался Монреаль. Наш Кэмпбел вдруг развил кипучую деятельность. Он беспрестанно стучал радиоключом. Вскоре мне протянули радиограмму: «Советуем совершить посадку на аэродроме Монреаля. Отсюда вас будет сопровождать до Вашингтона «боинг».

— Что вы об этом думаете? — спросил я у штурманов.

Я не догадался, почему они усмехнулись, пока не услышал:

— Мистер Кэмпбел затосковал о доме и женушке! Но наше

мнение таково: продолжать полет до пункта назначения. Зачем нужна промежуточная посадка?

Так полагал и я.

— Ладно. Пожалуйста, запишите, что я скажу, и пошлите этот ответ в Монреаль: «В посадке не вижу надобности. Над аэродромом Монреаля, на высоте 9000 футов, мы будем в 17.15. Отправьте «боинг» в воздух».

— Будет сделано! — доложил шаловливо Штепенко. Ну и шутник! Он, наверное, представил себе несчастное лицо и душевные муки Кэмпбела, которому на этот раз не удастся получить денег от жены.

Точно в 17.15 мы пролетели над Монреалем. Снизу, с бело-серой взлетной полосы поднялся в воздух серебристо-блестящий «Боинг-17». Наши бортстрелки видели его еще некоторое время далеко сзади, а когда навстречу нам понеслись облака, эскорт куда-то исчез. Ну и ладно. Мы опустились ниже облаков, так мы могли лучше ориентироваться, чтобы придерживаться заданного маршрута и прибыть к месту назначения.

Погода внезапно испортилась. Густая дымчато-серая полоса тумана уменьшила видимость до минимума. Пришлось спуститься ниже. Теперь мы летели на высоте всего лишь нескольких сот метров над землей. Это было опасно по ряду причин, но ничего не поделаешь — только так и можно было лететь.

— Товарищ командир! Моторы этого не выдержат! — доложил следивший за приборами Золотарев и неодобрительно покачал головой: — Уже сейчас на моторах можно жарить картошку.

Я стиснул зубы. До Вашингтона оставался еще примерно час полета. Горячие воздушные потоки кидали наш тяжелый самолет из стороны в сторону если не совсем как пушинку, то все-таки достаточно сильно. Вдобавок мы летели низко над горами и нужно было соблюдать величайшую осторожность, чтобы не «зацепиться» за какую-нибудь вершину. Второй пилот Обухов нервничал, может быть, больше, чем кто-либо другой из экипажа. Это и понятно: с места, где он сидел (за моей спиной), видимость была не очень хорошей, и при появлении каждой новой скалы ему казалось, что самолет вот-вот врежется в нее…

Каждому из нас приходилось нелегко. Усталость давала о себе знать. Да, полет из Европы в Америку (а это означает, что нужно преодолеть 5000 километров, из них 3000 над океаном) — дело нешуточное.

Мистер Кэмпбел со своей желтой папкой, содержавшей, по его словам, «радио всего мира», снова подвел. Он никак не мог

установить связь с Вашингтоном. Так мы и не узнали, какая там погода. Штепенко и Романов с трудом пытались отыскать в радиохаосе нужные сигналы.

Вдруг внизу промелькнул ряд домов. Большие заводские корпуса… высокие трубы… затем акватория порта, суда у причала в заливе.

— Товарищ командир! — крикнул вдруг стрелок Белоусов. — Справа стреляют из зенитных пушек!

Ого! Я посмотрел и расхохотался: в порту шла электросварка.

— Не сейте зря панику, — пожурил стрелка Штепенко, — мы же не в Европе, не на театре военных действий!

Внизу мы видели, словно на огромном киноэкране, улицы, полные машин. Это была Балтимора.

До пункта назначения — Вашингтона — оставалось еще 50 миль, когда один из моторов разогрелся настолько, что пришлось его выключить. Беднягу будто лихорадило, весь самолет содрогался.

— Мы в зоне вашингтонского радиомаяка, — сообщил Штепенко. В этот момент Золотарев уменьшил обороты еще одного мотора.

Так у нас осталось только два мотора, работающих на полных оборотах… Я стал искать место, где можно было бы совершить посадку в случае необходимости, и заметил, что впереди на горизонте промелькнула широкая серая лента реки Потомак. В зелени и цветах возник перед лами Вашингтон. Справа, где в Потомак впадает один из его притоков, навстречу нам вытянулся обелиск — памятник первому президенту Соединенных Штатов Америки Джорджу Вашингтону. Прямо впереди, точно по курсу самолета, показались взлетно-посадочные полосы аэродрома. Приблизившись, мы обнаружили, что аэродромов даже три: два с одной стороны реки и один с другой.

Мы пошли на посадку на тот, что побольше, находившийся на левом берегу реки. Инженер и борттехник едва успели выпустить шасси, как самолет уже коснулся колесами бетона.

— Открыть все окна и люки! — скомандовал я. — Поскорее свежего воздуха!

Отруливая к ангарам, я бросил взгляд на часы. «Ну и ну! — подумал я. — За восемь часов мы оставили позади океан, покрыли примерно 3000 километров. А теперь за это же время успели пролететь всего лишь 2000 километров».

У ангара собралась уйма машин и народу. Нашу правительственную делегацию встретили государственный секретарь Соединенных Штатов Америки Корделл Хэлл и посол Советского Союза в Америке М. М. Литвинов. Правительственная

делегация разместилась в машинах и покинула аэродром.

Теперь настало время осмотреть самолет. Боже ты мой! Так выглядит пирожок, который окунули в горячее масло! Текло перегретое масло, несущие плоскости просто лоснились от него…

Вокруг нас собрались тесным кружком американские офицеры. Они беспрестанно говорили нам что-то, пожимали руки, хлопали по плечам и обнимали нас. Переводчика не было, среди офицеров гарнизона тоже не оказалось ни одного владеющего русским языком, и мы стояли молча среди этого гомона под лучами палящего солнца. Щелкали затворы фотоаппаратов, жужжали кинокамеры, десятки рук протягивали к нам записные книжки, чтобы получить автографы. А мы мучились от жары, запарившись в своей обычной шерстяной форменной одежде. В конце концов Романов на ломаном английском языке постарался разъяснить восторженно гудящей толпе, что мы страшно устали, хотели бы умыться и отдохнуть.

Сопровождаемые американскими офицерами, мы вошли в какое-то здание. Оказалось, что нас поняли совершенно неправильно. В помещении находилась длинная буфетная стойка, а за ней — полки, уставленные бутылками… Так мы сразу же столкнулись с одной стороной «американского образа жизни»: как бы там ни было, но от жажды никто не должен страдать!

Мы поднимали бокалы и за благополучное прибытие, и за новые знакомства, и за победу над нацистами и самураями, а потом еще за многое другое. Тосты продолжались по крайней мере полчаса. Затем над нами сжалились и отвели в предназначенные для нас помещения, находившиеся в том же доме. Холодный душ перед сном пришелся кстати. Я проспал шестнадцать часов подряд, до самого утра.

У президента Рузвельта

Я проснулся от ярких лучей солнца, светившего прямо в лицо. Вскочил с постели и не сразу понял, где нахожусь. Только выглянув из окна, вспомнил я вчерашние события.

Вот, значит, каков этот Новый Свет, страна небоскребов и долларов.

Из окон был виден аэродром, река, на другом ее берегу — еще аэродром. Прямо под окнами расстилался бархатный газон, окаймленный ветвистыми кудрявыми буками. В тени деревьев садовая мебель — плетеные белые стулья и столы. Налево, утопая во вьющихся растениях, возвышалась ведущая в бар веранда.

Пока я одевался, на газоне появился довольно полный негр. На его голом торсе красовался бархатный жилет, а черные как уголь волосы прикрывала коричневая шляпа. Негр притащил длинный резиновый шланг и, присев па газоне, стал устанавливать на него какое-то устройство. Справившись с этим, он медленно скрылся за углом дома. Пока я приводил себя в порядок, диск на конце шланга весело закрутился, забили переливающиеся на солнце струи воды. Негр появился снова, присел на газон и сунул толстую сигару в зубы. Через несколько минут он опять скрылся за углом и выключил воду. Снова появившись, негр перенес эту штуковину на новое место, и вся процедура повторилась.

Мне пришлось прекратить свои наблюдения, потому что в дверь очень энергично постучали. Пришли Золотарев и Дмитриев. Их лица были почему-то озабоченны.

— Наши дела не блестящи, Эндель Карлович, — начал Золотарев. — При посадке вы изволили содрать с левого колеса порядочное количество слоев протектора шины.

— Как это «содрать»?

— Очень просто. Резина ведь в жару нагревается. А при посадке вы немного промахнулись и после приземления нажали, конечно, сильно на тормоза. Шина этого не выдержала.

Вот история! Действительно, заканчивая полет только с двумя исправными моторами, я пролетел вчера начало посадочной полосы и самолет опустился на бетон примерно в ее середине.

— Нам надо осмотреть и опробовать все моторы, сменить свечи, а также масло, — сказал Дмитриев.

— Сколько для этого понадобится времени?

— По меньшей мере пять дней.

— А сколько времени займет ремонт протектора, сейчас еще

никто не знает, — сказал Золотарев.

Мы направились в ангар. Мне хотелось своими глазами взглянуть, что случилось с протектором.

На месте выяснилось, что дело обстояло именно так, как доложил инженер Золотарев. С протектора левого колеса лохмотьями свисали большие куски резины.

Не оставалось ничего другого, как тотчас же отправиться к начальнику аэродрома и просить его помочь нам. Вскоре к самолету подошел главный инженер аэродрома. Нам не надо было ничего объяснять ему, картина была и так ясна. Он сразу же поспешил в свое рабочее помещение.

Нам сказали, что во второй половине дня выяснится, найдутся ли в Соединенных Штатах шины такого размера. Пока главный инженер занимался этим делом, мы позавтракали. Затем вернулись к самолету. Главный инженер не заставил себя долго ждать. Он сообщил, что таких гигантских шин в Штатах, к сожалению, не найдется, но фирма «Гудрич» берется привести наш протектор в порядок за три дня. К этому надо прибавить еще время для доставки шины на завод, расположенный в 600 километрах от Вашингтона.

Ничего не поделаешь. И за это спасибо.

Меня позвали к телефону.

— Товарищ Пусэп, президент Рузвельт назначил вам прием в Белом доме на три часа. Прошу прийти без опоздания, — сообщил второй секретарь посольства.

Да, согласно традиции, президент Рузвельт устраивал прием для всех летчиков, впервые перелетевших через Атлантический океан.

Когда экипаж услышал о предстоящем визите, все разволновались. В первую очередь из-за одежды. Долгий путь оставил на ней свои следы. Наши мундиры настоятельно нуждались в чистке и глажке. Однако дело уладилось, через полчаса все было в полном порядке.

На пути в Белый дом я старался представить себе президента и его резиденцию. О Рузвельте я, к сожалению, знал мало. Может быть, только то, что сразу же после предательского нападения фашистской Германии на Советский Союз он дал обещание всеми силами поддерживать советский народ в этой борьбе. А о Белом доме я думал, что своими размерами он, по меньшей мере, не уступит Зимнему дворцу в Ленинграде. Но в действительности все выглядело совершенно иначе. В глубине просторного тенистого парка стояло скромное двухэтажное здание. Широкая дорога вела через парк, усаженный каштанами, буками и ясенями. Поляна перед зданием пестрела цветами.

Почти одновременно с нами к главному входу подъехала машина товарища Литвинова. Мы вошли в Белый дом вместе с послом. В вестибюле нас встретил швейцар в роскошном парадном мундире с золотыми галунами на рукавах.

Открылась одна из дверей, и к нам вышел стройный седоволосый генерал. Обменявшись с товарищем Литвиновым несколькими словами, он повел нас вверх по лестнице. Лестница была необычной. С левой ее стороны были нормальные ступени, а правая сторона представляла собой ровную покатую дорожку, покрытую толстым ковром. Позже мы узнали о ее назначении: Франклин Рузвельт уже длительное время болел, ему было трудно ходить самому, поэтому он использовал эту дорожку для передвижения в кресле на колесиках.

Войдя в Синий зал, мы оказались лицом к лицу с президентом Соединенных Штатов Америки.

Я сразу обратил внимание на то, что президент Рузвельт одет был довольно скромно. Белоснежная рубашка под серой курткой из грубого полотна, брюки из того же материала. На ногах легкие матерчатые туфли. Его открытое лицо и приветливый взгляд выражали теплую сердечность.

Товарищ Литвинов представил нас президенту. Рузвельт тепло пожал нам руки и произнес короткую приветственную речь.

— Поздравляю вас с успешным перелетом через океан. Поздравляю и ваших штурманов, которые помогали вам провести самолет точно по маршруту, — закончил он свое приветствие.

После приема я сел в машину одного из работников советского посольства майора Овчинникова.

— Посмотрим немного Вашингтон, — предложил он.

— Не возражаю, — согласился я с удовольствием. Проезжая по обсаженным деревьями улицам, я увидел множество пушистохвостых белок.

— Их тут тьма-тьмущая, — объяснил майор. — Белка для жителей Вашингтона примерно то же самое, что для индусов священная корова. Зверушек тут никто не пугает, не трогает, они даже под защитой закона. Со временем они стали вполне ручными.

Рассказ майора был прерван заставившим всех вздрогнуть ревом сирены. Остановилась и наша машина. Я принялся беспокойно разглядывать небо. Заметив это, майор засмеялся:

— Что, что вы там ищете? Это же полицейская машина. Вы, конечно, подумали, что объявляется воздушная тревога?

Теперь я понял, что мои волнения на этот счет напрасны. Действительно, какой налет может быть тут, на расстоянии нескольких тысяч километров от театров военных действий?

— Наверное, гоняется за каким-нибудь гангстером, удирающим на машине, — предположил Овчинников, когда рев сирены удалился и движение снова возобновилось. — Это тут обычное явление. Ни в одной стране мира не совершается столько преступлений и убийств, сколько в Соединенных Штатах Америки.

Так я познакомился с еще одной стороной «американского образа жизни».

Машина свернула на обсаженную деревьями дорогу.

— Теперь вы можете посмотреть аристократический район столицы Соединенных Штатов Америки, — сказал майор.

Построек совсем не было видно, дорога извивалась в лесу. Я подумал, что мы уже за городом.

— Далеко еще до него? — спросил я.

— Посмотрите повнимательнее! — усмехнулся майор.

Присмотревшись, я действительно увидел редко разбросанные между деревьями роскошные виллы. Их скрывала пышная зелень лиственных деревьев и вьющихся растений. Почему-то миллионеры предпочитали жить не в небоскребах, а в двух-, максимум трехэтажных домах.

Дорога спустилась в глубокую долину. Густые кроны вековых деревьев не пропускали ни одного солнечного луча. Воздух был тут гораздо прохладнее и свежее, это чувствовалось даже в машине. За поворотом мы увидели довольно быструю речку. Дорога кончалась на пологом берегу у самой воды. Моста не было, но на противоположном берегу лента дороги продолжалась. Наша машина спокойно скатилась в воду, и через несколько минут мы уже поднимались по склону на другом берегу.

Дорога вела в гору. С обеих сторон мелькали жилища «сильных мира сего», скрывающиеся в зелени естественного парка.

— Почему в Вашингтоне нет таких небоскребов, как в других городах Америки? — с любопытством спросил я.

— Уже давно существует закон, запрещающий воздвигать в Вашингтоне здания выше восьми этажей, — сказал Овчинников. — Это для того, чтобы памятник Джорджу Вашингтону был виден со всех сторон.

Дорога опять спустилась в долину. Мы снова приехали к берегу и, как и раньше, переправились через мелкую реку прямо по воде.

Лес постепенно становился все более редким, а густота застройки увеличивалась. Вскоре мы оказались в жилых кварталах обыкновенного большого города. И тут тротуары были окаймлены лиственными деревьями. Переехав через мост на реке

Потомак, мы попали в негритянский район американской столицы.

Галдящие дети сновали на тротуарах, и довольно часто сорванцы перебегали дорогу перед самой машиной. Улица была местом их игр. Очень редко я видел малышей под надзором бабушки или няни. Большинство их было предоставлено самим себе.

Покосившиеся дома стояли тесными рядами, зелени тут не было и следа. Даже на первый взгляд было видно, что доллары тут выжимали из каждого квадратного метра.

Мы снова прибыли в «белый» район. Уличная картина изменилась моментально. Часто можно было видеть, как дюжий полисмен, остановив все уличное движение, переводил через дорогу пару краснощеких нарядных малышей.

Большие площади как в центре города, так и на окраинах стали для муниципалитета источником прибыли. Цветная лента, окружающая площадь, означает, что площадь можно использовать в качестве открытого гаража. Тысячи машин, принадлежащих менее зажиточным владельцам, стоят под открытым небом, предоставленные солнцу и дождю.

— Особенно много машин на таких стоянках сейчас, в военное время, — сказал майор. — Лимит на бензин сильно ограничен, тысячи и тысячи машин частных владельцев ржавеют без дела. Конечно, — продолжил он, — у кого в кармане солидная пачка долларов, тот ездит, как и прежде.

Некоторое время мы ехали молча.

— Знаете, — продолжал майор, — здесь действует интересная система страхования частных автомашин. Сделав страховой взнос в несколько сот долларов, вы можете хладнокровно отнестись к любой постигшей вас неприятности, а также к неприятности, причиненной вами другим. Если вы разобьете вашу машину, то, если, конечно, останетесь в живых, садитесь в первый проезжающий мимо автомобиль и поезжайте либо к доктору, либо домой. К вечеру с какого-нибудь принадлежащего страховому агентству ремонтного завода вам сообщат по телефону дату, когда вы можете приехать за своей машиной, или же спросят вашего разрешения подогнать отремонтированную машину к вашему гаражу. Если вы наехали на чужую машину или на пешехода, то страховое агентство ведет судебный процесс и берет на себя все расходы.

Скоро мы были уже у ворот аэродрома и сразу же поехали к ангару, где наш экипаж вместе с американскими помощниками занимался разборкой гигантского колеса. Приготовленные в спешке инструменты и приспособления не выдерживали нагрузки

и ломались или гнулись один за другим, а колесо не поддавалось. С ним пришлось повозиться до утра, и только около шести часов удалось отделить друг от друга половинки ступицы и снять поврежденную шину.

Старший инженер аэродрома майор Трубридж сразу же отдал какое-то распоряжение одному механику. Тот куда-то поспешил, и через несколько минут к ангару подрулил двухмоторный самолет. Шину выкатили из ангара, но, увы — в дверь самолета она не влезла. Майор Трубридж отослал самолет, и через некоторое время на месте был уже другой. И опять неудача: все попытки втиснуть нашу тяжелую и большую шину в дверь самолета кончились так же безрезультатно.

— Романов, скажи им, пусть они измерят дверной пролет, прежде чем гнать самолет сюда. Попусту утомляют людей. Размеры шин ведь известны, — попросил Золотарев штурмана.

Тот постарался выполнить поручение. Майор послушал ого немного, но затем махнул рукой, и все продолжалось по-прежнему. Лишь четвертый или пятый самолет оказался подходящим. Так наше несчастное колесо отправилось по воздуху на один из заводов фирмы «Гудрич».

А нам представилась возможность после завтрака немного прилечь. Вообще пребывание в этом временном поясе действовало утомляюще, трудно было привыкнуть к новому режиму чередования дня и ночи. И к еде тоже. Конечно, как гласит народная мудрость, на вкус, на цвет товарища нет. Но многие иностранцы утверждают, что безвкусная пища вообще характерна для американской кухни. Может быть, причина заключается в экономии времени везде и во всем, ибо время — это деньги! Долларов, как можно больше долларов, — в этом заключается вся несложная премудрость «американского образа жизни».

Только мне приснился хороший обед в родном доме, как меня разбудили. Снова пришлось довольствоваться американским обедом. К столу подошла официантка и долго старалась мне что-то объяснить.

— Зовут к телефону! — На этот раз в роли переводчика Романов оказался на высоте. Девушка повела меня к телефону. «Черт побери, — подумал я, — все-таки очень важно знать иностранные языки, иначе попадешь впросак».

Я взял трубку. «Говорит Соболев. «Хозяин» просит вас в 17.00 быть в квартире посла с докладом о готовности самолета к обратному полету. Машина за вами послана», — услышал я.

Вот так история! Самолет будет в порядке только через неделю. Ну что ты скажешь! Делать было нечего, пришлось идти.

Я прибыл точно в назначенное время, когда вся правительственная делегация как раз садилась за обеденный стол.

— Ага, наш командир прибыл вовремя. Пообедайте с нами и доложите, как обстоят дела, — указал товарищ Молотов на свободный стул рядом с собой.

— Самолет будет в порядке только через пять дней, — выпалил я одним духом неприятное известие.

— Вот тебе и на! — сказал Молотов недовольно. — А мы намеревались уже завтра отправиться в обратный путь. — Немного подумав, он спросил: — А нельзя ли ускорить ремонт?

Я подробно объяснил все и подчеркнул, что основную работу — ремонт шины — раньше закончить нельзя по техническим причинам.

— Если так, то ничего не поделаешь, — резко прервал обсуждение этой проблемы Молотов. — А теперь угощайтесь.

Я отказался от обеда, так как недавно поел, но отказаться от вина и фруктов не смог.

Вернувшись на аэродром, я едва успел войти в свою комнату, как в дверь постучали и клерк протянул мне записку:

— С вами желает встретиться русская дама. Она ждет в синем автомобиле напротив парадного входа.

Это еще что такое? Какой даме я вдруг понадобился?

Ладно, «будем посмотреть», как имел обыкновение в неожиданных случаях говорить мой отец. На улице я стал среди десятков машин искать синюю. Вдруг ко мне подошел молодой человек в мундире пехотного офицера. На ломаном русском языке он сказал, что его мать хотела бы повидать меня, и проводил меня к машине, из которой вышла женщина почтенного возраста. Ее одежда состояла из разного рода кружев, рюшек и лент, за которыми едва можно было разглядеть морщинистое лицо.

— Извините меня, — сказала она, протягивая мне руку, — я тоже из России. Правда, я уехала оттуда очень давно, о да, очень давно… Но перед смертью мне так хотелось увидеть настоящего русского человека!

— Я, правда, родился в России, но по национальности я не русский, а эстонец, — ответил я вежливо, приглашая гостью к себе в комнату.

— Эстонец? О таком народе я ничего не слыхала. Он что же, живет на Севере?

Я объяснил старушке, где находится Эстония.

Молодой человек, назвавший старую даму своей матерью, сидел молча. Рассказ старушки не был длинным, она

ограничилась повествованием о своей жизни. Наконец она, вздыхая, встала.

Мать и сын поехали обратно в Канаду, на свою ферму вблизи Монреаля.

Что заставило старую женщину предпринять этот утомительный вояж? Наверное, потеря родины является одной из самых тяжких потерь, какие могут выпасть на долю человека!

После ужина к нам в гости зашли три американских офицера. Старший из них был в чине полковника. Романов куда-то вышел, а нам со Штепенко оставалось лишь любезно улыбаться гостям, когда они старались нам что-то разъяснить. Американцы угощали нас сигаретами, мы их — «Казбеком». С полковником случилось маленькое недоразумение — он сунул папиросу в рот тем концом, где табак, и безуспешно пытался ее раскурить. Только когда мы засмеялись, он понял свою ошибку и смеялся вместе с нами.

Один из гостей вышел. Вернувшись, он принес свежую газету и многозначительно показал нам рекламные объявления театра и кино. Другой офицер в то же время старался продемонстрировать что-то вроде балетных па. Наконец мы поняли: нас приглашают на балет.

В это время вернулся и Романов. Вместе все мы поехали в город. Перед кассой кино стояла длинная очередь. Наши мундиры и ордена выручили: их волшебная сила открыла нам «зеленую улицу» к кассе.

В каждой стране свои обычаи, в том числе и в Америке. Надо сказать, что американец охотно ходит в кино, там он чувствует себя, очевидно, уютнее, чем в театре. Особенно большая давка ощущается в кино в жаркие летние дни, когда термометр показывает на улице свыше тридцати градусов. Кино работает двенадцать часов подряд, с двух часов дня до двух часов ночи. Показывают несколько фильмов, антракты заполнены выступлениями певцов, кордебалета, короткими интермедиями.

Но о кино как храме искусства и речи быть не может. Фильмы, имеющие настоящую художественную ценность, появляются весьма редко. На экране преобладают истории о ковбоях, пиратах и гангстерах, фильмы ужасов и слащаво-сентиментальные истории о современной Золушке, в которых бедная честная девушка завоевывает сердце богатого мужчины, и тому подобное. Финал фильма всегда полностью удовлетворяет стопроцентного американца, ибо он выразительно говорит: у нас в Америке все кончается хорошо! У нас все о'кей!

На улицах и так достаточно угара, чтобы еще и в кино сидеть

в духоте!

О том, что наши усилия не пропали даром, свидетельствовал тот факт, что к середине следующего дня самолет и моторы были в полном порядке. Осталось только дождаться прибытия находящейся в ремонте шины. Оставшееся свободное время мы решили использовать для покупок.

Нам, видевшим в Европе развалины, развалины и развалины, казались неправдоподобными совершенно целые здания и беззаботно снующие по улицам люди. Ужасающие налеты на города и села, кроваво-красное ночное небо остались вдали от Американского материка. Здесь не было нанесенных войною ран — огонь войны полыхал где-то далеко…

Все это мы почувствовали и в магазинах. Товаров было вдоволь. И цены на товары повседневного спроса были значительно ниже, чем в Англии. В каждом магазине нас прямо-таки назойливо заставляли осматривать весь ассортимент товаров в надежде, что мы, может быть, что-нибудь купим.

Я с удивлением заметил, что среди служащих в магазинах часто встречались люди, говорившие по-русски: они работали продавцами и кассирами, а иногда были даже владельцами магазинов. Все эти люди были в основном эмигрантами, покинувшими родную страну в годы революции.

Наконец мы попали к владельцу одного мануфактурного магазина — еврею, который, как он нам рассказал, покинул Россию еще до первой мировой войны и долго жил в Германии.

У прилавка стояла толпа американских офицеров, по требованию которых расстилался один рулон материи за другим. Однако желания купить что-нибудь они, казалось, не проявляли. Старик хозяин, не переставая улыбаться, сыпал вперемежку с английскими словами такие крепкие русские ругательства, которых не выдержали бы ни бумага, ни типографская краска. Заметив нас, он оставил американцев и принялся показывать свои товары нам. Вскоре мы нашли то, что нам было нужно, материал был упакован, и тут нас ждал сюрприз!

— Настоящим русским офицерам я продаю свой товар впервые, — подчеркнуто торжественно сказал владелец магазина. — Я хочу этот материал вам подарить!

— Настоящие русские офицеры не нищие и не нуждаются в милостыне, — ответил Штепенко строго.

— Извините! Прошу прощения! Я не хотел вас обидеть. Поверьте, я очень уважаю офицеров Красной Армии, которые так стойко сопротивляются гитлеровским полчищам убийц. Вы же знаете, как с такими, как я, евреями обходятся нацисты.

Старик подробно рассказал о пережитом им в фашистской Германии. Потом он принес толстую бухгалтерскую книгу и, показывая нам какие-то ряды цифр, убеждал нас до тех пор, пока мы не согласились купить товар по себестоимости. Это, кстати, составило примерно три четверти обычной продажной цены.

Наша несчастная шина наконец была доставлена к самолету. Протектор отремонтировали по всем правилам.

Вечером я доложил В. М. Молотову о готовности самолета к обратному полету.

— Ладно! Значит, завтра утром мы сможем вылететь?

— Да. Перед этим я совершу пробный полет.

Однако на следующее утро нас подвела погода. Над рекой поднялся густой туман, он пополз по окрестностям и окутал аэродром молочным сумраком. О полете не могло быть и речи.

Только около десяти часов утра, когда пригрело солнце, туман стал рассеиваться и поднялся на высоту в несколько десятков метров. Мы посоветовались и решили все-таки совершить пробный полет. Уже на высоте ста метров мы вынырнули из тумана в солнечный небосвод. Но внизу все было скрыто густой пеленой тумана.

Моторы и все приборы работали нормально. Порядок! Можно отправиться в обратный путь. Осталось только вернуться на аэродром, заправить баки горючим и тогда — прощай, Новый Свет!

Но все-таки это было не так просто. Туман все еще не хотел рассеиваться. Посадка оказалась не только сложной, но даже опасной. Сквозь туман были видны только верхняя часть памятника Джорджу Вашингтону и несколько горных вершин. Ориентируясь по ним, я предпринял попытку посадить самолет. Осторожно опускался я все ниже, еще и еще… Местами уже виднелась земля. Вот промелькнули массивный мост на Потомаке, ангары соседнего аэродрома, но главная цель — бетонная лента нашего аэродрома — осталась примерно на двести метров левее.

Пришлось снова набирать высоту. Я опять попытался приземлиться и снова промахнулся.

Что делать? Хоть оставайся в небе Вашингтона!

— Пилоты! — услышал я вдруг голос Штепенко. — Попытаемся выйти к посадочной полосе при помощи радиокомпаса. Сейчас включу.

— Давай!

Штепенко настроил компас на волну радиомаяка и повел самолет в его зону, точно нацеленную на взлетно-посадочную полосу аэродрома. Теперь дело пошло на лад. При следующей

попытке самолет оказался точно над бетонной полосой. Я все же решил сделать еще один круг, поскольку, сосредоточив все внимание на радиокомпасе и земле, не заметил, что скорость превысила пределы, необходимые для выполнения нормальной посадки. Когда самолет, делая новый круг, оказался у начала бетонной полосы, я услышал вдруг нетерпеливый возглас штурмана:

— Убрать газ!

Штепенко, наверное, боялся, что я и на этот раз промахнусь. Зря нервничаешь, братец! Мы приземлились как полагается.

У ангара началась заправка горючим. А я позвонил в посольство: самолет будет готов к взлету через сорок минут, прошу пассажиров к этому времени прибыть на аэродром.

Когда делегация прибыла, по-летнему жаркое солнце успело уже рассеять туман. Однако, как говорят, каждая медаль имеет оборотную сторону. Солнечный жар не доставлял нам удовольствия. В тени термометр показывал плюс тридцать пять градусов. И ни малейшего ветерка! Все, кто мог, укрылись от невыносимой жары где-нибудь в тени.

У наших инженеров созрело решение: заменить в радиаторах воду, нагревшуюся во время пробного полета, новой, холодной. Крылья самолета мы также облили холодной водой.

Наконец все было в порядке. Только кино- и фоторепортеры и журналисты не закончили еще своих дел. Они фотографировали В. М. Молотова вместе с Корделлом Хэллом, потом В. М. Молотова вместе с министром обороны США Генри Стимсоном, вместе с нашим послом товарищем Литвиновым, затем всю нашу правительственную делегацию, экипаж нашего самолета, потом всех вместе… Короче, от всей этой суеты жара казалась еще сильнее.

Потом началась раздача автографов. Записные книжки, старые конверты, даже бумажные деньги — все это совали нам в руки вместе с авторучками: «Please, пожалуйста, автограф!» А время все бежало, солнце все припекало. Дело принимало критический оборот. К счастью, прибыл тягач, и я немедленно дал команду отбуксировать самолет на взлетную полосу.

Но это нас не спасло. За движущимся самолетом по-прежнему бежала толпа, катились машины, за которыми змеились провода юпитеров и микрофонов. Все бурлило и галдело вокруг нас, это было сущее вавилонское столпотворение.

Молотов приподнял шляпу, прощаясь с провожающими, и направился к самолету.

Не ожидая команды, экипаж самолета быстро занял свои места. Пробираясь через кабину штурманов, я заметил, что она

завалена разными коробками, корзинами и ящиками.

— Натащили всякого хлама, — рассердился я и решил на следующей остановке устроить штурманам хорошую головомойку.

Теперь в обратный путь

Мы запустили моторы. Впервые за свою пятнадцатилетнюю летную практику я сразу же дал моторам полный газ и начал взлет без предварительного «прослушивания» рабочего ритма моторов: термометры воды и так уже показывали почти 60°.

Самолет пробежал двухкилометровую бетонную полосу почти до конца и начал очень тяжело и медленно подниматься. Казалось, земля никак не хочет отпускать нас. Не успели мы набрать высоту 20–30 метров, как температура воды поднялась уже до точки кипения. Пришлось убавить газ. Так мы крутились минут десять, лавируя между холмами. Наконец я осмелился опять дать полный газ. Мы поднялись до высоты 300 метров, и снова пришлось дать передышку моторам.

— Штурманы, какой курс?

Штепенко пробормотал в ответ что-то неопределенное о северо-востоке и пообещал уточнить. Я рассердился:

— Что значит «уточню»? Курс нужен сейчас, а не завтра!

— Эндель Карлович, «курс» лежит где-то под мандаринами или пивом. Наша кабина так набита, что вообще невозможно что-нибудь найти, не говоря уже о планшете с картами. Штепенко как раз сейчас ищет его, — старался успокоить меня Романов.

Оказывается, вот в чем дело! Пока на аэродроме прощались с нами, радушные провожающие приволокли в самолет всякое добро. Бортмеханик Дмитриев и капитан Обухов, занимавшиеся размещением багажа, не нашли для него уже другого места, кроме кабины штурманов. В кабины пилотов и инженера нельзя было положить ничего лишнего, поскольку там находились важные органы управления самолетом.

При помощи радистов Низовцева и Муханова «курс» наконец все-таки нашелся.

Вскоре мы включили автопилот и направились в облака. С увеличением высоты стало значительно прохладнее, лихорадка, бившая моторы, унялась. На высоте 3000 метров облака кончились, температура установилась на уровне десяти градусов тепла. Весь мир под нами казался покрытым белоснежным, блестящим на солнце покрывалом из облаков.

Мы рассчитывали увидеть Нью-Йорк, Бостон и другие города восточного побережья Америки, над которыми пролетали. Увы,

все те же облака ревниво прятали их от наших глаз. Так многое в Новом Свете мы не увидела даже с птичьего полета.

Скоро погода испортилась окончательно. Мы были вынуждены опять вторгнуться в облака и начать слепой полет. Когда до аэродрома в пункте нашей первой посадки оставался по расчетам час летного времени, возникла необходимость узнать, какая там погода.

— Штурманы, какая погода в Гандере? — спросил я.

— Ничего, приличная, — ответил Штепенко не совсем уверенно.

— А точнее?

— Ясно, видимость до пятидесяти километров, ветер слабый.

— Откуда вы это взяли?

— Из прогноза. Откуда же еще?

— Это я и сам знаю, но мне нужно знать, какая там погода в действительности. Есть связь с Гандером?

— В том-то и беда, что нет, — удивил меня Штепенко. Но затем сразу успокоил: — Скоро будет.

— Александр Павлович, когда мы, по твоим расчетам, долетим до середины залива, спустимся ниже облаков.

— Ладно, там мы будем минут через десять.

Я начал потихоньку снижать самолет. На высоте примерно 4500 метров мы попали в густой снегопад.

— Эй, пилоты! — возмущался Штепенко. — В нашей кабине уже сугробы! Так же нельзя работать!

— Ничего, скоро они растают, — успокаивал теперь я его. — Вот уже и дождь накрапывает…

Чем ниже мы опускались, тем сильнее становился дождь. В конце концов мы оказались прямо в ливне. Видимости почти никакой. Невозможно установить, что под нами — облака или поверхность моря.

— Сальников, — обратился я к хвостовому стрелку, — что вы видите внизу?

— Ничего не видно, товарищ майор.

Я решил опуститься еще пониже. Высотомер показывал 1000 метров. «Хватит!» — сказал я себе. Тут дождь прекратился. На горизонте виднелась даже светящаяся полоса, — значит, туда сквозь облака проникали солнечные лучи.

Мы летели между двумя слоями облаков. Примерно через двадцать минут верхний слой кончился. Свет и тепло сразу добрались до нас, высушили все, что намокло от снега и дождя. Нижний слой облаков тоже поредел. Временами сквозь него мелькала рябь морской поверхности.

— Впереди виднеются горы! — доложил из носовой башни

Гончаров.

Все в порядке, это и есть Ньюфаундленд.

— Как дела с радиосвязью? — спросил я у радистов.

— Никто не отвечает, — сообщил Низовцев.

— Ищите поэнергичнее, мне нужна точная сводка погоды.

— Мы же все время только этим и занимаемся, — ответил радист обиженно.

Облака внизу продолжали редеть, все больше обнажая поверхность моря. Впереди поднимался высокий западный берег острова. Приглядевшись внимательно, можно было увидеть Х-образные бетонированные посадочные полосы западного аэродрома. Поодаль над горными вершинами висели редкие лохмотья облаков.

С востока через океан уже надвигались сумерки.

— Низовцев, вы уже получили сведения о погоде?

— Сейчас принимаем. Мистер Кэмпбел что-то записывает.

Наконец я получил бланк.

Через пять минут я увидел прямо впереди бетонные полосы аэродрома Гандер. В этот же момент зажегся длинный ряд электрических огней. Там же рядом я заметил большие постройки. Перед нами, немного ниже, летел четырехмоторный самолет. Он опускался все ниже, пока не сел рядом с огнями.

— Приготовиться к посадке! Выпустить шасси!

На приборной доске зажглись зеленые лампочки: с шасси все в порядке.

Спустя несколько минут самолет бежал по бетонной полосе аэродрома. Нас обогнала машина, и из нее дали знак следовать за ней. Остановившись у ангара, я отдал необходимые распоряжения и попросил отвести меня к синоптикам.

Там мы вместе со штурманами пришли к решению, что продолжать полет на следующий день невозможно. В Исландии, в районе Рейкьявика, ожидалась низкая облачность и непрерывный дождь. К тому же аэродром там окружен высокими горами. Мы решили оставаться тут, пока циклон не минует Исландию.

Вечер в столовой офицерского клуба прошел довольно оживленно и шумно. Нас усадили за два длинных стола вместе с американцами.

Первый приветственный тост был посвящен нам. По традиции нам пожелали «счастливых посадок».

Продолжение вечера было обычным: нас засыпали вопросами, и в ответах на них и в беседе время прошло незаметно.

Мы устроились отдыхать и забрались под одеяла, а Штепенко все никак не мог успокоиться, негодуя по поводу того, что на следующий день мы не летим дальше. Он только твердил:

— Полярники мы или нет? Там летали? Летали. И в какую погоду! Хорошо, если под самолетом было сто метров высоты. А теперь — пожалуйста: на Исландии целых триста метров до облаков! А мы чахнем тут, как старухи на печи…

— Знаешь, Александр Павлович, есть такая пословица: «Тише едешь — дальше будешь…»

— От того места, куда едешь, — продолжал Штепенко с нетерпением.

— Не волнуйся! То, что мы опоздаем на день или два, существенного значения не имеет. А если из-за плохой погоды мы плюхнемся в море или разобьемся о горную вершину?

— Слушай, Штепенко, что ты волнуешься? — вмешался в разговор Романов. — Разве ты не помнишь, что сказал Пусэпу в Москве генерал: «Нигде не торопитесь»?

Потихоньку беседа затихла, и мы заснули. Утром Борис Низовцев разбудил нас.

— Знаете что? Наш мистер чуть было не отправился на тот свет!

— Как это «на тот свет»? — удивился Штепенко.

— Очень просто. Встретив тут друзей-приятелей, он, конечно, сел там, где бутылки стояли гуще всего… Вернулся из буфета, еле держась на ногах, кое-как разделся и забрался в кровать. А минут через двадцать я вижу: Кэмпбел вылезает из постели, надевает шляпу, хватает свой знаменитый желтый портфель и так, без брюк, без пиджака, шатаясь, направляется к окну. Я вскочил как раз вовремя. Кэмпбел уже открыл окно и собрался было шагнуть через подоконник… А мы ведь спали на втором этаже!

Не знаю, так ли все это было, может, шутник Борис сгустил краски, но история тем не менее показалась странной.

— Да, он действительно попал бы на тот свет, — покачал головой Романов.

— Но куда же он собрался идти? — удивленно спросил я.

— Спешил на самолет… — Борис постучал многозначительно по часам и поторопил меня. Мы тем временем уже оделись. Пора было идти завтракать.

Потом мы ознакомились с аэродромом. Гигантское сооружение. Ландшафт вокруг аэродрома очень напоминал полярный. Хилые деревья и кусты оживляли ложбины между холмами. В основном это были ели и карликовые березы. Точь-в-точь такой ландшафт, как у нас на берегу реки Хатанга или в Булуне на берегу Лены.

Правда, место для аэродрома было не самым подходящим, как и здешняя капризная погода. Территория аэродрома имела большой уклон на юго-восток. Около побережья Ньюфаундленда

встречаются теплое и холодное морские течения. И это вызывает такую изменчивую погоду, что предсказать ее бывает трудно даже на несколько часов. Неблагодарное место для синоптика.

На аэродроме было пять взлетно-посадочных полос. Длина их составляла полтора-два километра, а ширина — от двухсот до шестисот метров. Как почти всюду в Америке, и тут ангары были построены посередине аэродрома, а остальные необходимые здания отодвинуты к краям. Для облегчения ночной посадки в осевую линию бетонных дорожек был вмонтирован ряд электрических лампочек, покрытых толстым стеклом. Летчик сажал самолет немного правее этой линии огней. Круглые сутки работал радиомаяк, а ночью еще и обычный световой маяк с белым и желтым прожекторами.

Аэродром Гандер был сооружен совместно Соединенными Штатами Америки, Канадой и Великобританией в военных целях. Кроме этого гигантского аэродрома строился аэродром на Лабрадорском полуострове, тот самый, на котором мы недавно приземлились, и там же находился второй аэродром, который мы миновали, пока летели сюда. Последний был намного меньше.

Погода всерьез встревожила нас. Циклон никак не уходил. К тому же над водными просторами поднялся тяжелый туман, он полз через береговые скалы, заключая все в свои серо-сырые объятия. Даже на расстоянии нескольких метров ничего не было видно. О вылете не могло быть и речи.

Большую часть свободного поневоле времени мы проводили в офицерском клубе, который находился в отдельном здании. Один из залов был отведен под столовую. Остальные помещения были предназначены для отдыха и развлечений: просторный концертный зал, бильярдная и рядом место для любителей настольного тенниса. В читальне множество газет и журналов, шахматные столики. Рядом с читальней находился бар.

Днем в клубе было сравнительно тихо, а вечерами во всех помещениях жизнь била ключом. Каждый проводил время по собственному усмотрению. Молодые офицеры увлекались танцами.

Зайдя как-то вечером в клуб, мы обнаружили, что читальня превратилась в швейную мастерскую. Вокруг столов сидели женщины и усердно занимались починкой одежды и белья. Позже мы узнали, что это был вечер помощи холостым офицерам.

Однажды в клуб прибыл и В. М. Молотов вместе с начальником местного гарнизона и фотографами. Последние усердно щелкали своими аппаратами. Начальник гарнизона от имени офицеров попросил разрешения, когда фотографии будут готовы, повесить их на стенах клуба — в память о нашем

пребывании здесь.

Под нами опять океан

Утром погода была все еще скверной. Над головой плыли низкие свинцовые облака, гонимые ветром с юго-запада.

На совещании у синоптиков мы пришли к решению: лететь можно.

Взлет был назначен на час дня. Меня беспокоило то обстоятельство, что наш маршрут пересекал теплый фронт между Ньюфаундлендом и Гренландией. Синоптики, правда, утверждали, что если мы поднимемся на высоту 7000–8000 футов, то ширина фронта там не может быть больше 50 миль.

Мы поднялись в воздух в назначенное время. Вскоре облака остались внизу. Курс лежал на восток. Верхний слой облаков поднимался все выше и заставлял нас тоже постоянно набирать высоту. Добравшись до высоты 4000 метров, я решил последовать совету синоптиков и пройти теплый фронт именно здесь. Вскоре мы вновь оказались в облаках. Но через четверть часа началось обледенение. Согласно данным, полученным от синоптиков, я надеялся вскоре снова добраться до ясного неба. Но на этот раз синоптики нас сильно подвели.

Слой льда, покрывший несущие плоскости, становился все толще и толще. Мы опустились ниже. В более теплом слое воздуха лед стал постепенно таять. Судя по времени, эти несчастные 50 миль уже давно должны быть позади, а признаки обледенения появились опять. Снова пришлось опускаться ниже.

Так, постепенно опускаясь, мы летели в облаках, хотя с момента взлета прошло уже три часа. Вот тебе и 50 миль! А высота всего 600 метров…

— Пилоты, — услышали мы вдруг голос Штепенко, — возьмите пятнадцать градусов вправо!

Штурмана, видимо, обуревали те же самые думы, что порождали тревогу у меня. Ведь впереди слева находилась Гренландия с угрожающими скалами. Летя на такой небольшой высоте, легко можно было наскочить на какую-нибудь вершину, прежде чем успеешь свернуть в сторону. Поэтому и возникла предостерегающая мысль: миновать этот опасный берег на приличном расстоянии.

Счастье улыбнулось нам: едва мы успели лечь на новый курс, как я заметил на горизонте светлую полосу. Там была ясная погода!

Внизу в своей кабине энергично стучали ключами радисты. Они требовали от радиостанции на Гренландии сведений о

погоде. Наконец я услышал ликующий голос Низовцева:

— Высокая облачность, пять баллов, ветер!..

Облачный покров кончился, над головой — голубой небосвод. Однако я начал сразу же набирать высоту, поскольку в некотором отдалении снова увидел облака.

Несколько десятков минут мы летели в прозрачном арктическом воздухе. Слева из океана, нахохлившись, вздымалась Гренландия. Но нам уже не надо было опасаться ее грозных береговых скал. Внизу сквозь окна в облаках виднелась колышущаяся поверхность океана. Теперь и я понял, почему так часто говорят: «седой океан». Речь идет не о почтенном возрасте. Рассматривая необъятную бушующую водную стихию, мы заметили, что она действительно седая. К моему большому удивлению, бесконечные маленькие волны с белыми гребнями бежали поперек движения больших волн. Постоянное столкновение этих волн и было причиной того, что необъятное водное пространство беспрестанно пенилось.

— Товарищ командир, — прервал мои раздумья голос Кожина, — пассажиры спрашивают, скоро ли мы увидим Гренландию?

— Уже видна. Смотрите вперед налево.

Все собрались у окон. Зрелище было действительно сказочным. Ослепительно белые вершины и горные хребты самого большого острова в мире искрились, словно покрытые огромными бриллиантовыми блестками. Синевато-зеленые ледники, похожие на гигантские ледяные языки, опускались вниз до уреза воды, а оттуда, невидимками, — в глубину водяной стихии. Придет время, они обломятся под водой и устремятся наверх на поверхность воды в виде коварных айсбергов.

Айсберги раскачивались, будто исполинские яхты, двигаясь по ветру в просторы океана. Беда капитану, который вовремя не уступит им дорогу! Человечество до сих пор не забыло трагедию «Титаника» в роковую апрельскую ночь 1912 года. Подводная часть айсберга, будто гигантский нож, прорезала почти стометровую щель в стальном борту корабля-исполина… Океан поглотил свыше полутора тысяч человек с огромным пароходом, считавшимся непотопляемым.

Теперь полет проходил гладко. Хотя океан вскоре снова покрылся облачной пеленой, с Исландии регулярно поступали сводки погоды. Облачность там была 4–5 баллов.

Штепенко предложил завершающую часть маршрута лететь над облаками.

— Я выведу самолет точно на аэродром, — настаивал он. — Радиомаяк работает превосходно.

Вскоре его голос прозвучал снова:

— Надо бы немного снизиться — скоро аэродром. Радиосвязь была на этот раз действительно хорошей.

Штурманы тщательно следили за курсом, ориентируясь по солнцу, радиопеленгам и исландскому радиомаяку. Зона радиомаяка, широкая, как хорошее шоссе, привела нас прямо к месту назначения.

Поскольку над аэродромом в Рейкьявике установилась сплошная облачность, мы решили долететь до радиомаяка, а затем обратным курсом спуститься под облака. Это было единственно правильное решение, ибо только западная сторона аэродрома — океан — позволяла нам безопасно спуститься под облака. Выбор любого другого направления сулил столкновение со скрывавшимися в облаках горными вершинами.

Чем ближе к радиомаяку, тем сильнее сужалась зона его действия. Штурманы давали теперь поправки к курсу в пределах одного-двух градусов. Слышимость сигналов возрастала беспрестанно. И вдруг они исчезли совсем. Это означало, что самолет прилетел в «мертвый конус», находящийся как раз над маяком.

— Пилоты, курс двести семьдесят градусов, можно снижаться, — донесся до нас энергичный голос Штепенко.

— Будет сделано! — ответил я лихо и развернул самолет на новый курс, уменьшая в то же время обороты моторов и опускаясь ниже.

Снова вокруг облака. Но на этот раз их слой оказался довольно тонким, так что вскоре можно было видеть океанские волны. Я снова совершил разворот на 180°, и теперь мы увидели впереди знакомый городок и аэродром. Делая круг над аэродромом, я определил по струйкам дыма направление и примерную скорость ветра. Перед посадкой я успел еще увидеть недалеко от посадочной полосы сгоревший фюзеляж. Прошлый раз его там не было. «Кому-то не повезло», — с грустью подумал я.

Приземлились превосходно. Я вырулил самолет на знакомую стоянку.

Американские офицеры поздравили нашу правительственную делегацию с двухразовым пересечением океана. А когда из самолета вышел экипаж, они сразу забыли о правилах хорошего тона. Нас схватили в охапку, обнимали, целовали и сжимали так, что кости трещали. Ну да, вокруг стоял довольно крепкий запах виски… Но он тоже был к месту, ибо офицеры базы ожидали нас всю ночь и не раз поднимали бокалы за наше благополучное прибытие.

К нашей радости, оказалось, что погода позволяет лететь дальше, в Англию. Я доложил об этом Молотову и сообщил, что для заправки горючим и приведения самолета в порядок потребуется пять часов. Можно было размять кости и как следует поесть.

К назначенному времени все было готово. На этот раз 1400-километровый «кусочек» океана, который нам предстояло преодолеть, казался пустяковым водоемом по сравнению с пройденным над океаном расстоянием. Чтобы еще более сократить путь до Англии, мы решили лететь напрямик, оставив Фарерские острова в стороне.

В акватории между Исландией и Англией было на сей раз довольно оживленно. Мы пролетели над несколькими караванами судов, тут и там можно было видеть и отдельные суда. Нам встречались также военные самолеты, патрулировавшие океан с целью обнаружения немецких подводных лодок.

Шторм бушевал и на море, и в воздухе. Огромные волны старались захлестнуть суда то с носа, то с кормы. Нас в воздухе бросало и качало, как и суда в океане.

Мы летели на высоте 2000 метров. Конечно, повыше было бы поспокойнее, но там пришлось бы прибегнуть к опостылевшим кислородным маскам.

Штурманы, которым надоела качка, начали между собой по телефону хитрый разговор о вражеских подводных лодках, которые, дескать, при полете на такой высоте вполне могли подбить нас. Этот разговор был, конечно, предназначен для моих ушей. Я слушал, улыбаясь про себя.

— Не морочьте мне голову, — вмешался я наконец в их разговор. — Могли бы сразу сказать, что боитесь качки.

Ладно! Я поднялся на высоту 3000 метров. Но здесь вскоре снова стала мешать облачность. Однако когда до береговых скал Шотландии оставалось еще четверть часа полета, я заметил в пелене облаков большую щель и, отклонившись от курса, нырнул через нее под облака.

Взяв прежний курс, я увидел впереди множество островов, больших и поменьше, — Гебридские острова. Лавируя между ними, словно по узким коридорам, и раскачиваясь от ветра, мы вновь добрались до открытой воды. Еще немного — и мы уже катились по знакомой бетонной полосе аэродрома.

Самые тяжелые отрезки пути были позади.

Правительственная делегация сразу отправилась в Лондон. Экипаж отдохнул немного и затем занялся подготовкой самолета к последнему перелету.

Начальник аэродрома пригласил меня на обед. Мы ели

молча, время от времени улыбаясь друг другу. На большее ни один из нас не был способен, недоставало одного — знания языка. А переводчика в данный момент не было. Но мы кое-как обошлись и остались вполне довольны друг другом.

После обеда полковник пригласил меня в свой кабинет. Там собралась большая компания. Летчики из Англии, Америки, Канады, Австралии. Пришел и переводчик.

Полковник представил меня собравшимся, затем произнес короткую речь, в которой выразил радость по поводу возвращения советских летчиков на вверенный ему аэродром. Вместе с тем он обещал и в будущем делать для нас все, что в его силах.

Я выразил полковнику искреннюю благодарность за радушный прием и помощь.

Завязался разговор на темы, интересующие всех летчиков. Когда беседа была в разгаре, вошел клерк и что-то сказал высоким голосом. Что-что, а уж свою фамилию я разобрал. Снова меня кольнула мысль: как жаль, что в наше время в школе уделяли так мало внимания изучению иностранных языков!

— Вас просят к телефону, — сказал мне переводчик. Меня проводили к аппарату.

— Товарищ Пусэп, приезжайте вместе со штурманами в Лондон. Мы хотим знать, как обстоят дела с подготовкой самолета к обратному полету.

Я узнал говорящего по голосу — это был В. М. Молотов.

— Слушаюсь! Завтра утром будем на месте.

— Хорошо. Вас встретят на вокзале. До свидания!

— До свидания, товарищ народный комиссар!

Вечером мы уже мчались на юг. Ночь выдалась холодная и сырая. Штепенко и Романов вертели различные ручки, краники в купе, надеясь, что в вагоне станет теплее. Впустую. По прибытии в Лондон мы чувствовали себя гораздо более измученными, утомленными и уставшими, чем после перелета через океан. К тому же у всех начался сильнейший насморк.

В посольстве я сразу поспешил в кабинет посла, а штурманы направились к полковнику Стукалову.

В. М. Молотов сидел в кабинете один. Я подробно доложил о ходе подготовки к взлету и ознакомил В. М. Молотова с прогнозом погоды. Он выслушал меня внимательно.

— Англичане предлагают совершить обратный полет над Африкой, чтобы не лететь над странами, оккупированными противником. Как вы на это смотрите? — спросил Молотов, когда я закончил доклад.

— Это бессмысленно, — ответил я твердо. — Полет через Африку и Иран намного рискованнее, чем полет, который мы

совершили до этого. Нам пришлось бы снова лететь над океаном, затем над песчаными пустынями Северной Африки, где в это время года держится чрезвычайно высокая температура. Наши моторы этого не выдержат.

— Значит, завтра отправимся домой. Когда вылетаем?

— В двадцать часов по местному времени.

Разговор был окончен. Я поспешил к штурманам.

Мы вежливо отвергли все новые варианты маршрутов, которые англичане назойливо рекомендовали нам. Мы получили также положительный ответ на запрос, с которым обратились в Москву: наше решение было утверждено.

Домой!

В Прествике мы сразу же зашли к синоптикам. Больше всего хотелось услышать, что погода будет такой, какая нам требуется: пусть облака будут погуще! Необыкновенное желание, не так ли? Летчики ведь постоянно мечтают о ясной погоде. Но для нас было сейчас очень существенно, чтобы оккупированная врагом территория была скрыта облаками, ибо определенную ее часть нам предстояло пересечь днем. А это означало, что шансов на встречу с вражескими самолетами было в тысячу раз больше, чем ночью.

Повезло! Нам предсказали как раз такую погоду, какой мы желали.

На аэродром прибыла наша правительственная делегация. Ее провожали товарищ Майский и представители министерства иностранных дел Англии. И конечно, журналисты.

Перед самым взлетом неожиданно произошла заминка — лопнула шина на заднем колесе. Ее быстро заменили запасной. И вот мы уже в воздухе. Когда мы, сделав круг, снова оказались над аэродромом, в воздух, чтобы эскортировать нас, поднялись два английских истребителя.

Через час судьба этих маленьких провожатых стала меня беспокоить. Ведь их запасы горючего были не столь уж большими. Я дал им знак покинуть нас, покачивая самолет с крыла на крыло. Один из них повернул обратно, а второй провожал нас еще по крайней мере полчаса. Затем он сделал крутой разворот и скрылся в густых облаках.

С востока навстречу нам спешили сумерки. Мы потеряли немного времени на замену лопнувшей шины, и сумерки встретили нас уже на восточном побережье Англии. А это означало, что восходящее солнце застанет нас далеко от дома. Наступление рассвета ускоряло еще и то обстоятельство, что мы

мчались на восток. Поэтому надо было заблаговременно начать набирать высоту. И действительно, чем выше мы поднимались, тем яснее можно было заметить на восточном краю неба бледную варю.

— Где нас ожидает рассвет; штурманы?

— На Балтийском море, над Кенигсбергом, — ответил Штепенко.

— Понятно. А как вообще дела с погодой? Где могут кончиться облака?

— В Кенигсберге. Дальше ясная погода.

— Ладно. В таком случае поднимемся как можно выше.

Черт побери! Все пошло не так, как хотелось бы. Лететь с такими пассажирами на борту, как у нас, средь бела дня через оккупированную врагом территорию, где тебя подстерегают зенитки и к взлету готовы истребители, — дело не из приятных.

Пассажиры молча сидели на своих местах. Кислородные маски были уже давно надеты. Окна закрыты плотными занавесками, чтобы предательский свет не выдал нас.

7000 метров. Но сейчас и этого было еще мало. Все выше и выше! Небо на востоке делалось все светлее и светлее. Звезды гасли одна за другой. Далеко внизу все еще плавали в предрассветной мгле комки облаков. На сколько их хватит?

Стрелка высотомера приближалась к цифре «8000». Тихо и дружно рокотали моторы. Стрелка вариометра колебалась немного выше нуля: значит, можно еще набрать высоту.

Члены экипажа напрягали зрение, внимательно следя за окружающим воздушным пространством. Каждая появившаяся в поле зрения точечка могла таить в себе опасность. Самое главное — не дать врагу подкрасться незаметно, появиться неожиданно!

Внизу, на земле, было тепло, однако вокруг нас лютовал мороз. Термометр показывал минус 35 градусов. Под нами простиралась беспокойная поверхность Балтийского моря. Оно могло бы пожертвовать побольше воды на рождение облаков, но оказалось весьма скупым: чем дальше на восток, тем реже становились облака.

На горизонте показалась темная полоса.

Побережье Латвии.

Я старался по времени, истекшему с момента взлета, и по указателю пройденного пути сделать расчет скорости самолета. Неожиданно для себя я получил поразительный результат. Правилен ли он? Я решил проверить.

— Штурманы, какова скорость?

— Свыше пятисот. Кстати, через час выйдем к линии фронта, — ответили они.

Прекрасно! Наш бронированный гигантский самолет мчится как легкий истребитель!

— Товарищ майор, интересуются, когда мы прилетим в Москву, — сообщил из средней башни Кожин.

— В Москву прилетим через два часа, — опередил меня Штепенко.

Некоторое время в самолете царило молчание.

— Из Москвы прибыла радиограмма: «Пересечь фронт на максимальной высоте», — сообщил Низовцев.

Поскольку вес самолета существенно уменьшился за счет израсходованного горючего, я предпринял попытку набрать еще высоты. Это удалось.

Слева в отдалении, как огромное зеркало, заблестел большой водоем.

— Ура! Ильмень!

По ту сторону озера и реки Ловать были уже свои.

— Пересекаем линию фронта южнее озера Ильмень! — сказал я в микрофон. Напряжение спало, словно сняли с плеч огромный груз.

Проскочили! Гитлеровцы остались с носом! Радисты радостно доложили: в Москве превосходная погода.

Долгое пребывание на границе стратосферы измучило всех. Кислородные маски неприятно давили на лицо и уши.

Минут через десять после пересечения линии фронта я убавил газ, и самолет заскользил вниз. Скоро будем дома!

— Товарищ командир, получен приказ генерал-лейтенанта Голованова: «Приземлиться на центральном аэродроме Москвы», — доложил Низовцев.

— Хорошо! Штурманы, курс!

— Есть! — лихо отрапортовал Штепенко.

Самолет, теряя высоту, мчался с большой скоростью. Впереди широкой извивающейся серебристой лентой сверкнула Волга.

— Слева Калининский аэродром, — пророкотал бас Гончарова.

Теперь я убавил газ до такой степени, чтобы только моторы не остановились.

Самолет плавно снижался: 5000… 4800… 4500…

— Снять кислородные маски!

Распоряжение было выполнено удивительно быстро. Все оживились. Опасности остались далеко позади, все кончилось благополучно!

Слева проплыл мимо Клин, а в отдалении переливалось в лучах солнца Московское море.

Члены правительственной делегации начали переодеваться.

Казалось, что все очень спешат.

Прямой линией тянулся под левым крылом канал Москва — Волга. Виднелись древние башни Кремля.

Вот мы и дома!

Делая перед посадкой большой вираж, я заметил у дома коменданта аэродрома множество машин.

— Выпустить шасси! — скомандовал я. На приборной доске загорелись зеленые лампочки: шасси к посадке готово. Давление в воздушном баллоне тормозов в норме. Все было в порядке.

Довольно низко пролетели мы над зданием Военно-воздушной академии.

— Держать газ!

— Есть! Держу, — прозвучал бодрый голос Дмитриева. Я сосредоточил все свое внимание и собрал все свое умение, чтобы тут, в пункте назначения, сесть точно и мягко рядом с посадочным знаком. Удалось! Плавно катился самолет по гладкому бетону. Я остановился у машин, которые заметил еще с воздуха.

— Выключить моторы. Экипажу выйти и быстро построиться!

Шум моторов прекратился. Винты остановились.

В нашу сторону направились встречающие, среди них заместитель Народного комиссара иностранных дел, командующий авиацией дальнего действия генерал-лейтенант авиации Голованов и начальник штаба генерал-майор Шевелев.

— Смирно! — скомандовал я выстроившемуся экипажу голосом, который от радости встречи прозвучал немного громче, чем надо, и поспешил навстречу генералу Голованову.

— Товарищ генерал-лейтенант, ваше задание выполнено!

— Вольно! Благодарю за службу! — ответил генерал, улыбаясь, и пожал мне руку.

Затем он поздоровался с вышедшими из самолета В. М. Молотовым и его спутниками и поздравил их с благополучным возвращением.

Строй экипажа распался сам собой, настроение у всех было по-мальчишески шаловливым, шутили, кое-кто, наверное, прошелся бы колесом, если бы не присутствие высоких государственных деятелей. В. М. Молотов пожал руку членам экипажа, поблагодарил за успешный полет. Затем подошел ко мне и сказал:

— Большое вам спасибо за приятное путешествие! Да, это большое и трудное задание действительно было выполнено как полагается!

— Если желаете, оставайтесь в Москве, — сказал генерал Шевелев, когда мы распростились с членами делегации. — А если

нет, то можете лететь обратно на свой аэродром.

— Самолет в порядке. Если разрешите, мы полетим сразу же.

— Ладно, тогда до свидания, — с улыбкой сказал генерал Шевелев.

— По местам! — скомандовал я экипажу. Все быстро забрались в самолет, он легко оторвался от взлетной полосы. Тут все было знакомо. Я не нуждался даже в карте. Скоро мы были на родном аэродроме и там сразу попали в руки друзей. Нас обнимали настолько основательно, что мы чуть не задохнулись.

…Завтра двойной перелет через «большую воду» уже будет забыт, каждый новый день напряженных событий в военном небе и на земле затмит прошедшее. Сражения на советско-германском фронте становились все яростнее. Предстояло еще почти три года тяжелых боев, прежде чем на здании рейхстага в Берлине взвилось Красное знамя Победы и военное небо стало мирным…

Эпилог

…Приближался май 1945 года.

Вторая мировая война в Европе шла к концу.

Для нас, летчиков дальней бомбардировочной авиации, война фактически закончилась уже в последние дни апреля. Мы оказались без дела на своем аэродроме, расположенном среди белорусских лесов. В последних боях мы не могли сказать своего слова, в небе пылавшего Берлина, где шли уличные бои, для нас уже не было места.

Но в историю навсегда вошли те апрельские дни, когда вместе с войсками Советской Армии поднялись все народы Европы, чтобы нанести последний, сокрушительный удар фашизму на земле и в воздухе. Наступление наших войск началось 16 апреля.

Наши войска прорвали оборону противника, преодолели многочисленные преграды и сломили его сопротивление. Уже вечером 23 апреля победный салют в Москве возвестил о том, что войска 1-го Белорусского фронта вошли в Берлин! Среди них были гвардейцы генерал-полковника Чуйкова, легендарные защитники Сталинграда, которые девяносто дней и ночей на узенькой полосе у Волги сдерживали натиск озверелого врага. Теперь они были в столице врага на берегах Шпрее.

Я вспомнил рассвет 19 ноября сорок второго года… Тогда мы получили задание: бомбардировать позиции армии генерал-фельдмаршала Паулюса на подступах к Сталинграду. Мы летели над линией фронта и смотрели вниз, наблюдали, как в направлении врага беспрестанно неслись огненные струи, как они переворачивали все на его позициях. Сотни «катюш», тысячи орудий вели огонь беспрерывно. И там, куда падали снаряды и мины, пылало пламя, — казалось, что начало действовать неисчислимое множество вулканов. Устремлявшиеся в темноту снаряды оставляли за собой светлые огненные хвосты, которые сливались в одну яркую полосу.

Разглядывая это потрясающее зрелище сверху и чувствуя в сердце большую радость, мы еще не знали, что этот огневой налет положил начало окружению войск противника, насчитывавших свыше 300 тысяч солдат и офицеров, что начался перелом во второй мировой войне и чаша весов истории окончательно склонилась в нашу сторону…

Уже 25 апреля Берлин был взят в гигантские клещи. Советская Армия зажала цитадель фашизма в железное кольцо.

…Сверху было хорошо видно, как огненное кольцо все теснее

сжималось вокруг центра города. Тяжелый и густой дым, смешанный с золой и сажей, тянулся смрадным рыжим облаком над улицами в развалинах. Среди этого хаоса наши воины упорно и непреклонно стремились вперед, шаг за шагом очищая от врага тоннели, дома и подвалы, артиллерийским огнем прокладывая себе дорогу сквозь развалины.

За массивное здание рейхстага, которое обороняли эсэсовцы, шел жестокий, кровопролитный бой. В помещениях здания завязывались рукопашные схватки, ожесточенные перестрелки за каждую комнату, за каждый коридор, за каждый этаж.

…В ночь на 1 мая на куполе здания немецкого рейхстага взвилось Красное знамя Победы, которое сейчас хранится как реликвия в Центральном музее Вооруженных Сил Советского Союза в Москве.

Утром 2 мая эсэсовцы в рейхстаге капитулировали. К этому времени были захвачены государственная канцелярия и здания ряда других государственных учреждений.

В полдень наступила тишина.

Конец.

Покрытые копотью и усталые, покорители Берлина собрались на улицах и площадях. Вокруг стояла необыкновенная, непривычная тишина. Шел дождь. Дымили походные котлы — кормили берлинцев, три с половиной миллиона жителей, оставшихся без пищи.

До улицам тянулись длинные колонны пленных, жалкие остатки некогда «непобедимой» армии…

…Вечер 2 мая был для нас неописуемо радостным. В приказе Верховного Главнокомандующего, на этот раз значительно более длинном, чем обычно, в числе других выражалась благодарность и нам, летчикам, участвовавшим во взятии столицы фашистов. Столица нашей Родины чествовала героев победным салютом — 24 залпами из 324 орудий.

В ночь на 9 мая Европа праздновала первую мирную ночь. С окон были сорваны светомаскировочные шторы, зажглись уличные фонари. Длившаяся долгие годы ночь фашистских ужасов кончилась.

За все это народы нашей Родины заплатили очень дорогой ценой. Двадцать миллионов сыновей и дочерей Страны Советов легли в землю своих предков, в землю многих стран Европы, прежде чем другие миллионы — их братья и сестры — смогли уничтожить фашистского зверя в его же цитадели, прежде чем в Москве мог прогреметь триумфальный салют из тысячи орудий, навсегда запечатлевший в памяти народов победу Советского социалистического государства и его воинов, сыгравшую

всемирно-историческую роль в спасении человечества и цивилизации.

* * *

…10 мая мы снова были в Берлине. На этот раз не в берлинском небе, а на улицах города. Командование пригласило командиров — участников гигантской битвы посетить Берлин.

Я вспомнил время, когда, рассматривая карту, мы часто думали о том, как далеко еще до Берлина. Летчики, бомбившие столицу фашистской Германии, должны были проводить в воздухе целую ночь…

Сердце щемило при виде этого огромного вымершего города, разбитого на куски каменного колосса, где целые кварталы были настолько разрушены, что жители даже боялись появляться там.

Над хаосом развалин все еще стоял горький запах гари. Он смешивался с противно приторным смрадом от оставшихся во время боев под развалинами трупов. Повсюду воронки от бомб и снарядов, зазубренный холодный металл осколков, сплющенные и сгоревшие танки, остовы машин, изрешеченные пулями трамвайные вагоны, наполовину засыпанные окопы.

В пыли под палящим солнцем работали жители Берлина. Они расчищали улицы, освобождая их от развалин, заполняли зиявшие в асфальте ямы кирпичами и камнями.

Там, где 30 января 1933 года Гитлер, став канцлером, первый раз принял парад, там, откуда он позже руководил ужасающим кровопролитием, теперь лежало в мрачных развалинах серое здание государственной канцелярии. У порога в пыли валялся символ райха — исковерканный и продырявленный пулями орел со свастикой в клюве.

В здании нашим глазам открылся гигантский коридор, точнее сказать, длинный зал. Слева — большие окна, справа — двери в кабинеты гитлеровских главарей. Повсюду были оборудованы пулеметные гнезда. Они были и на балконе, откуда Гитлер обычно выступал с речами… Теперь повсюду валялись осколки камней и стекла, куски штукатурки, какие-то документы, всякий хлам.

Зал, где обычно проходили церемонии награждения, был завален мусором, бумагой, ящиками с маленькими красными коробками. В них лежали кресты и медали. Маленькие стенные шкафы также были забиты различными регалиями райха. Они толстым слоем покрывали пол и при каждом нашем шаге трещали под ногами.

Полный хаос царил также и в других помещениях. Перед разбитыми окнами — груды книг. В «бункере фюрера», этой последней штаб-квартире Гитлера, пахло гарью, парами спиртного, стояла тошнотворная духота. Разбитые телефоны, диваны с разорванной обивкой, сваленные в кучи мундиры, картины в золотых рамках… Где-то в этом логове приняли яд Гитлер и Геббельс… Поскорее выйти отсюда на свежий воздух и свет! В лучах майского солнца на куполе рейхстага гордо развевалось алое Знамя Победы.

Когда-то здание рейхстага с огромными колоннами гордо возвышалось на Унтер-ден-линден — главной улице Берлина. А теперь в стенах повсюду зияли огромные, неправильной формы провалы — следы бомб и снарядов.

Гитлеровцы отчаянно сопротивлялись в этом здании. Здесь были сосредоточены орудия разных типов и разного калибра — начиная от противотанковых и кончая тяжелыми крепостными пушками. Понятно, почему борьба за здание рейхстага была такой исключительно напряженной и кровопролитной. Еще и теперь откуда-то снизу тянуло едким дымом, пахло гарью.

На черных, покрытых слоем сажи камнях колонн и стен руки солдат, пришедших сюда, в сердце фашистской

Германии, со всех концов нашей Родины, зазубренным осколками снарядов, мелом, чем попало написали: «Мы из Сталинграда», «Мы пришли из Иркутска»… И наряду с бесчисленными другими надписями — самая лаконичная: «Я пришел. Иванов».

На одной из площадей стоит только чуть-чуть поврежденный массивный памятник Фридриху Вильгельму, по углам которого львы приготовились к прыжку на все четыре стороны света. Мы не можем сдержать усмешки, заметив, что у нацелившегося на восток хищника выбиты зубы и исчез хвост…

Да, мы, советские люди, сумели отразить нападение наземных и воздушных хищников, повергли их в прах.

notes

Примечания

1

Позже, в конце осени 1941 года, этот управляемый по радио самолет наполнили взрывчаткой и горючим и направили на запад. Александр Тягунин, который в тот раз заменил меня, поднял эту летающую гигантскую бомбу в воздух (из соображений безопасности взлет не был доверен автоматам), поднялся на соответствующую высоту и выпрыгнул затем сам с парашютом. Самолет со страшным грузом мчался в тыл фашистов. К сожалению, он не достиг назначенной цели — по-видимому, антенны обледенели, самолет потерял управление и упал. — *Прим. авт.*

2

Исходный пункт маршрута. — *Прим. авт.*

3

Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., т. II. М., Госполитиздат, 1957, стр. 21–22. — *Прим. авт.*

4

«Боже храни короля!» *(англ.)*

5

«Счастливый конец» *(англ.)*.

6

Система предоставления взаймы или в аренду другим государствам необходимых для их обороны материалов. Закон, принятый конгрессом Соединенных Штатов Америки 11 марта 1941 г., давал право правительству предоставлять взаймы или в аренду другим государствам оружие, боеприпасы и другие материалы, необходимые для обороны, если оборона этого государства являлась, по мнению президента, жизненно важной для Соединенных Штатов. — *Прим. авт.*